

**Работников
ОАО ЯЖДК—юбиляров
в ноябре 2012 г.:**

**Тавлуева Нюргамуди-
на Гасановича**, дорожного масте-
ра, дистанция пути; **Ташогло Николая
Агеевича**, машиниста тепловоза, локо-
мотивное депо; **Мирошниченко Татьяну
Владимировну**, старшего приемсдатчи-
ка груза и багажа ст. Ямбург, хозяй-
ство грузовой и коммерческой работы;
Клюсова Михаила Серафимовича,
осмотрщика-ремонтника вагонов, вагон-
ное депо; **Таваева Темирхана Таваеви-
ча**, бригадира монтеров пути, дистанция
пути; **Линкина Леонида Борисовича**,
дежурного по перевезду, дистанция пути;
Войника Михаила Павловича, началь-
ника локомотивного депо; **Барышева Пе-
тра Николаевича**, тракториста, УМиАТ;
Сивашенко Леонида Григорьевича,
водителя автомобиля, УМиАТ.

**Работников ОАО ЯЖДК—юбиляров
в декабре 2012 г.:**

**Маслянова Станислава Хахаро-
вича**, слесаря по ремонту вагонов, ва-
гонное депо; **Кузнецова Евгения Вла-
димировича**, мастера, вагонное депо;
**Хованского Владимира Константино-
вича**, дежурного по депо, локомотивное
депо; **Зубакина Андрея Геннадьевича**,
электромонтера по ремонту воздушных
линий электропередачи, локомотивное
депо; **Семенова Сергея Александро-
вича**, слесаря по ремонту тепловозов,
локомотивное депо; **Андрианова Сер-
гея Борисовича**, водителя автомобиля,
УМиАТ; **Видру Виктора Серафимо-
вича**, главного инженера – начальника
производственно-технического отдела,
УМиАТ; **Заболотских Ирину Алексан-
дровну**, старшего приемсдатчика груза
и багажа, хозяйство грузовой и коммер-
ческой работы; **Шакунову Наталью
Михайловну**, дежурного по железнодо-
рожной ст. Фарафонтьевская, хозяйство
движения; **Середу Михаила Дмитрие-
вича**, заместителя начальника дистанции
гражданских зданий и сооружений; **Шу-
тову Надежду Ависалоновну**, убор-
щика производственных и служебных
помещений ст. Коротчаево, хозяйство
движения; **Абдрахманова Рашида Ни-
замовича**, кондуктора грузовых поездов

ст. Новый Уренгой, хозяй-
ство движения; **Иванова
Геннадия Алексеевича**,
бригадира по текущему со-
держанию и ремонту пути и искус-
ственных сооружений, дистанция пути.

**Работников ОАО ЯЖДК—юбиляров
в январе 2013 г.:**

Кузьмину Елену Кимовну, инженера
по тарифам и сборам, аппарат управле-
ния; **Щецирули Цицино Акакиевну**,
уборщика производственных помеще-
ний, дистанция гражданских зданий и
сооружений; **Хабаров Ирину Иванов-
ну**, дежурного по перевезду, дистанция
пути; **Кучера Константина Семено-
вича**, машиниста СМ2, дистанция пути;
Дубасова Владислава Анатольевича,
слесаря по ремонту тепловозов, локо-
мотивное депо; **Морозова Павла Дмитри-
евича**, слесаря по ремонту автомобилей,
УМиАТ; **Хубайбуллину Риту Фаатов-
ну**, кладовщика, УМиАТ; **Сынжерян На-
талию Васильевну**, начальника сектора
отдела технической политики, аппарат
управления; **Бездольного Александра
Петровича**, осмотрщика-ремонтника
вагонов, вагонное депо; **Павлова Алек-
сандра Юрьевича**, машиниста тепло-
воза, локомотивное депо; **Барышникова
Валентина Валентиновича**, слесаря по
ремонту тепловозов, локомотивное депо;
Тонюка Андрея Васильевича, слесаря
по ремонту тепловозов, локомотивное
депо; **Рахвадинова Рахвадина Гаджи-
магомедовича**, стропальщика, уч. УПРР
ст. Новый Уренгой, хозяйство грузовой и
коммерческой работы.

**Работников ОАО ЯЖДК—юбиляров
в феврале 2013 г.:**

Гришко Александра Алексеевича,
монтера пути, дистанция пути; **Пискуна
Владимира Юрьевича**, помощника ма-
шиниста тепловоза, локомотивное депо;
Шабанова Сергея Егоровича, помощ-
ника машиниста тепловоза, локомотив-
ное депо; **Барышникову Валентину
Павловну**, дежурного комнаты отдыха,
локомотивное депо; **Верещагина Сер-
гея Николаевича**, дежурного по депо,
локомотивное депо; **Крылова Геннадия
Зиновьевича**, водителя автомобиля,
УМиАТ; **Анточика Георгия Юрьевича**,
диспетчера маневрового железнодорож-
ной ст. Коротчаево, хозяйство движения.

**Администрация ОАО ЯЖДК
выражает
благодарность за добросовестный
многолетний труд работникам,
вышедшим на пенсию в период
с августа 2012 г. по февраль 2013 г.:**

Калите Светлане Игнатовне, инженеру от-
дела технической политики, аппарат управления;
Цимлякову Сергею Алексеевичу, машинисту
хоппердозаторной вертушки, вагонное депо;
Мовила Леониду Ивановичу, плотнику, дис-
танция гражданских зданий и сооружений;
Скрипачеву Владимиру Алексеевичу, старше-
му электромеханику СЦБ, дистанция сигнализа-
ции и связи; **Петрову Валерию Геннадьевичу**,
помощнику машиниста тепловоза, локомотивное
депо; **Барышникову Сергею Николаевичу**,
машинисту тепловоза, локомотивное депо; **Вала-
вину Алексею Николаевичу**, машинисту тепло-
воза, локомотивное депо; **Синицыну Алексан-
дру Петровичу**, машинисту тепловоза, локомотив-
ное депо; **Бадраку Александру Николаеви-
чу**, водителю автомобиля, УМиАТ; **Хамиевой
Любови Ивановне**, приемсдатчику груза и ба-
гажа, хозяйство грузовой и коммерческой рабо-
ты; **Коваленко Якову Яковлевичу**, диспетчеру
поездному, хозяйство движения; **Дементьеву
Владимиру Васильевичу**, составителю поездов,
хозяйство движения.

*Желаем пенсионерам
ОАО ЯЖДК
удачи в дальнейшем жизненном
пути, реализации замыслов,
добра и благополучия вам, вашим
детям, внукам и родным!*



Ямальский Железнодорожник

ГАЗЕТА ОАО «ЯМАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ»

Подводим итоги

Традиционно мы подводим итоги прошед-
шего года и ставим задачи на будущее.

В 2012 году наблюдалось оживление де-
ловой активности предприятий в регионе, и как
следствие – увеличение объемов перевозок.

Основные итоги работы компании в 2012 году:

♦ объемы по погрузке – 1,39 млн. т – 96,9% к
плану, 94,4% к прошлому году;

♦ объемы по выгрузке составили 2,91 млн. т –
109,6% к плану, 112,2% к прошлому году;

♦ грузооборот составил 301,96 млн. т/км – это
112,7% к плановым показателям, 134,2% к про-
шлому году.

♦ средний вес поезда составил 1973,8 т брутто,
это на 13,3% больше по сравнению с 2011 г.

♦ со станций Новый Уренгой и Коротчаево от-
правлены более 434 тыс. пассажиров;

♦ пассажирооборот составил более 23 млн.
пасс-км, что составляет 112% к плану 2012 г. и
108% – к 2011 г.;

В зимний завоз I и IV кварталов 2012 г.
организована доставка щебня на полигон ст. Пан-
годы – Надым в объеме 313 тыс. т.

По результатам выполненных работ в марте
2012 года проиндексирована заработная плата
работников компании на 15%.

ДИСТАНЦИЯ ПУТИ:

– выправка и рихтовка пути машиной ВПР –
182 км;

– укрепление откосов земляного полотна
песком – 27360 м куб.;

– смена негодных шпал в кол-ве 4,9 тыс. шт.;

– одиночная смена рельсов в кол-ве 138 шт.;

– ремонт подферменника на мосту 578 км по
ст. Коротчаево;

– реконструкция 87 пути по ст. Коротчаево;
– смена дефектной балки на мосту 592 км, пере-
гон Коротчаево – Новый Уренгой.

Для обеспечения устойчивой работы и повыше-
ния скорости движения выполнено:

– укладка стрелочного перевода и предохра-
нительного тупика по ст. Тихая;

– переукладка стрелочных переводов № 9, 11
по ст. Ево-Яха;

– работы по строительству повышенного пути
№ 40 по ст. Ево-Яха: формирование насыпи, укреп-
ление откосов, укладка более 200 дорожных плит,
устройство площадки для хранения грузов;

– демонтаж стрелочного перевода на 583 км,
пикет 3, перегон Пангоды – Надым-Пристань;

– реконструкция пути № 13 по ст. Надым-
Пристань;

– реконструкция временного обхода 581, 582
км на участке Пангоды – Надым-Пристань;

– смена дефектной балки на мосту 659 км, пере-
гон Пангоды – Надым-Пристань;

– демонтаж стрелочных переводов № 9, 18 по
ст. Пангоды;

– замена мостового бруса на мосту 660 км, пе-
регон Пангоды – Надым-Пристань;

– ремонт опорных частей моста на 620-м км
(Пангоды – Надым-Пристань) и переключение на
новую ось 850 м пути;

– произведен капитальный ремонт станции Надым-
Пристань и введен в эксплуатацию приемоотправоч-
ный путь № 13; увеличен с 9 до 14 вагонов фронт
выгрузки на погрузочно-выгрузочном пути № 9.

Задача на 2013 г.: обеспечить возможность по-
вышения скорости пассажирских поездов на участ-
ке Новый Уренгой – Коротчаево до 80 км/час при
соблюдении требований безопасности.

(Пожалуйста, на стр. 2.)



*Уважаемые
коллеги!*

*Поздравляю
с наступающими
праздниками:*

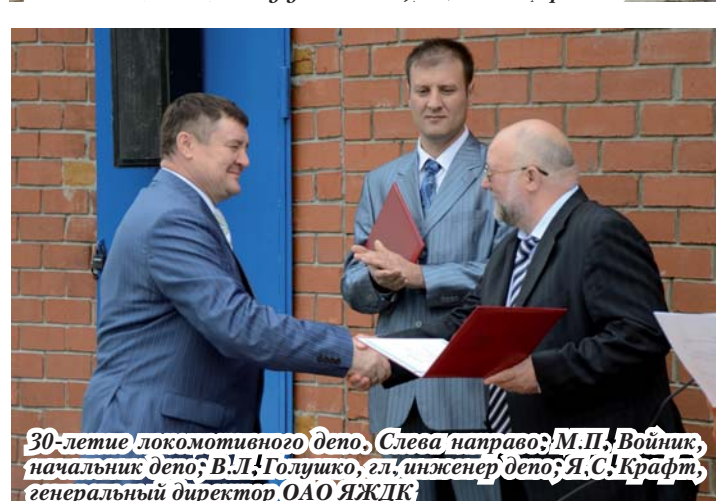
*мужчин, сотрудни-
ков ЯЖДК, –
с Днём защитника
Отечества,*

*женщин нашей
компании –
с Международным
женским днём –
8 Марта!*

*Желаю всем здоро-
вья, благополучия,
новых профессио-
нальных достиже-
ний и побед!*

**Я.С. Крафт,
генеральный
директор
ОАО ЯЖДК**





Дрезина с грузом на повышенном пути ст. Ево-Яха

Работы по оборудованию повышенного пути для выгрузки и хранения инертных материалов, ст. Ево-Яха

Строительство вспомогательного пути для перемещения тепловоза ТЭЗ к месту установки, ст. Новый Уренгой

30-летие локомотивного депо. Слева направо: М.П. Войник, начальник депо; В.Л. Голушко, гл. инженер депо; Я.С. Крафт, генеральный директор ОАО ЯЖДК

ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО КОРОТЧАЕВО:

- ремонт КР локомотива ТЭМ2 № 978 с продлением срока службы до 50 лет;
- депо-ремонт вагона-шельтера инв. № 30500000;
- установка на 4 локомотивах приборов учета топлива «ГЛОНАС»;
- освидетельствование 12 колесных пар для вагон-шельтеров с обточкой;
- приобретено оборудование: стенд для испытаний воздушных резервуаров тепловозов, электрическая таль грузоподъемностью 0,5 т, агрегат электронасосный АСЦЛ-20-24Г для экипировки тепловозов;
- проведение ремонтных работ тепловоза ТЭЗ для подготовки его к установке на Привокзальной площади г. Новый Уренгой.

ВАГОННОЕ ДЕПО:

- отремонтированы депо-ремонт 39 хоппер-дозаторов и 12 цистерн;
- отремонтированы ремонт с продлением срока службы 27 хоппер-дозаторов;
- произведено полное освидетельствование и ремонт 12 пассажирских колесных пар и 20 автосцепок для локомотивного депо;
- отремонтированы депо-ремонт 3 вагона-шельтера;
- отремонтирован капитальным ремонтом пассажирский вагон № 07782305;
- отремонтирован в объеме ТО-3 пассажирский вагон № 076 82354;
- проведена работа по ремонту, калибровке и поверке средств измерения для ПТО ст. Новый Уренгой, Коротчаево, ПКТО ст. Фарафонтьевская;
- заключен договор с Сургутским АФТО на введение данных ЭБД ГВЦ ОАО «РЖД»;
- подготовлены и переданы в ПЧ для производства летних путевых работ 24 хоппер-дозатора и 20 думпбаров;
- продлен срок службы 27 хоппер-дозаторов (аренда ОАО ЯЖДК), ранее прошедших соответствующие ремонты с продлением срока службы в ФАЖТ (г. Екатеринбург);
- в стадии согласования находится договор по диагностированию по продлению срока службы 8 хоппер-дозаторов;
- в стадии согласования находится договор по диагностированию и продлению срока службы 1 пассажирского вагона № 076 82354;
- возвращены из депо-ремонта 2 крытых вагона сопровождения и 37 думпбаров.

ПУТЬЕМ:

- даны в эксплуатацию 107-а и 109-а пути локомотивного депо;



30-летие депо Коротчаево. Ветераны депо. Слева направо: В.А. Васыко, приемщик локомотивов из ремонта; А.Ф. Портяно, один из первых слесарей по ремонту тепловозов

года. Он использовался для откачки воды из Анатольевской шахты Медного рудника. В постройке этой машины значительную роль играл Мирон Черепанов, так как здоровье Черепанова-старшего заметно ухудшилось. К тому времени Мирон Черепанов стал уже, под руководством отца, вполне зрелым мастером, готовым к самостоятельному творчеству. Вслед за третьим был построен еще более мощный (40 л.с.) четвертый паровой двигатель, конструкция которого разрабатывалась Черепановым-младшим. Эта машина была установлена в начале 1831 года на Павловской шахте Медного рудника.

Н

о самым замечательным достижением уральских изобретателей стало создание ими в 30-х годах 19 века первой русской рельсовой дороги с паровой тягой, причем основная заслуга в этом большом патриотическом деле принадлежит Мирону Черепанову. Отец его был консультантом и помощником. В работе участвовал и двоюродный брат Мирона – Аммос Алексеевич. В нашей стране был уже построен ряд заводских рельсовых дорог, на которых применялась конная тяга.

Отметим, что в печати того времени появлялись отдельные заметки в пользу паровых рельсовых дорог, но все они носили самый общий характер. Никаких конкретных сведений об устройстве паровозов не приводилось. Первая работа, дававшая серьезную техническую характеристику локомотивной тяге, – известная книга П.П. Мельникова «О железных дорогах», опубликованная в 1835 году. Хотя М.Е. Черепанов и побывал в Англии, но в его распоряжении не было ни чертежей, ни сколько-нибудь подробных описаний английских паровозов. К тому же, он не знал английский язык. Конечно, такому опытному и наблюдательному механику, как Мирон Черепанов, могло дать немало даже внешне знакомство с лучшими по тому времени паровозами Джорджа Стефенсона и других английских конструкторов. Однако, все же Черепановым приходилось самостоятельно решать ряд конструктивных задач по созданию паровозов.

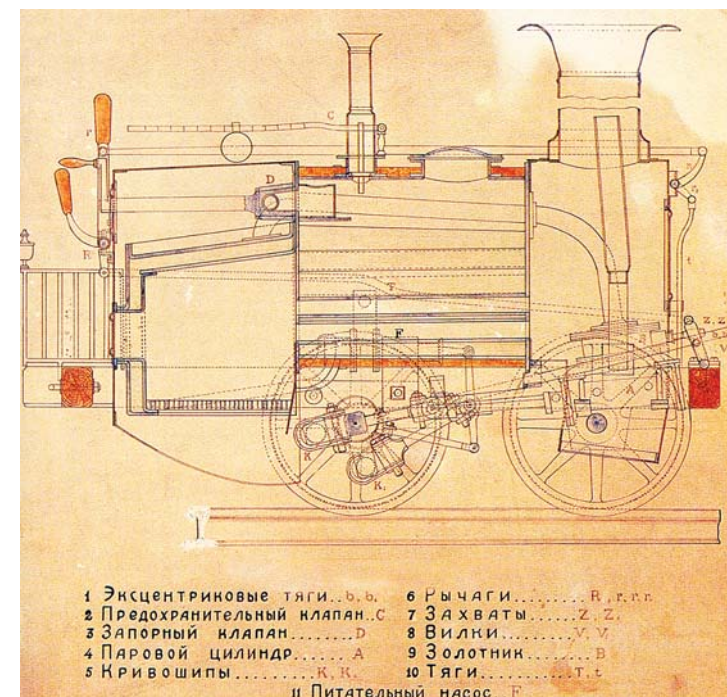
Мирон Черепанов приступил к постройке своего первого паровоза в Выйском «механическом заведении» в конце 1833 года. Он возглавил сложившийся годами, лучший на Урале коллектив техников, мастеров и рабочих. Первые испытания паровоза состоялись в феврале 1834 года, а к лету того же года закончено усовершенствование конструкции паровоза. В рапорте от 5 – 19 августа заводская контора сообщила: «Пароходный делижанец отстройкою совершенно окончен, а для ходу оного строится чугунная дорога, и для сохранения делижанца отстраивается деревянный сарай». Этот сарай был первым предшественником будущих паровозных депо. Первые 400 сажен (854 метра) дороги проложены к сентябрю 1834 года от здания Выйского завода по Выйскому полю в экспериментальных целях. Успешно построив первый паровоз, Черепановы сразу приступили к сооружению второго, более мощного, и завершили эту работу в марте 1835 года. При испытании и эксплуатации второй паровоз показал себя наилучшим образом. Он свободно перевозил составы весом до 16 тонн, в то время как первый перевозил лишь до 3,5 тонн груза. Летом 1936 года Черепановы добились продления первого участка дороги до Медного рудника для того, чтобы обеспечить доставку медной руды на Выйский завод.

Создание Нижне-Тагильской дороги и первых отечественных паровозов – важный шаг в развитии русского железнодорожного транспорта. Эта линия находилась в частном пользовании и имела специальное рудовозное назначение, но у нее были все предпосылки для того, чтобы выйти за пределы заводского транспорта. Однако заводская администрация проявляла полное равнодушие к черепановской дороге. По мнению хозяев, главным средством повышения доходности заводов был рост численности крепостных и усиление их эксплуатации. Модель черепановского паровоза даже не выставлялась владельцами заводов на промышленную выставку, которая проходила в Петербурге в 1839 году. К тому же власти проявили полное безразличие к этому великому делу.

Пермский губернатор, например, прокатился по дороге, похвалил изобретателей, но ничего не сделал для развития нового важного государственного дела. В такой неблагоприятной обстановке делались первые шаги по созданию парового транспорта России.

Ч

ерепановы считались вольноотпущенными, однако Демидовы эксплуатировали их самым откровенным образом. Заводская администрация буквально забрасывала их различными поручениями, лишая талантливых изобретателей возможности дальнейшего творчества. Согласно специальному «Постановлению о механических занятиях в Нижне-Тагильских заводах» (утвержденному в то время Павлом Демидовым) все «механические занятия» по девяти заводам возлагались на Черепановых. Им предписывалось рассматривать, утверждать и осуществлять все проекты по устройству гидротехнических сооружений, паровых машин, воздухоудных устройств и всевозможных рабочих машин. Черепановы должны были представлять письменные заключения по всем разработанным ими проектам и разрабатывать взамен новые. Они были обязаны своевременно обеспечивать изготовление чертежей, описаний и смет по проектам, утвержденным главной заводской конторой. Черепановы регулярно объезжали заводы и осматривали все действующие машины, устраняя их недостатки, выявляли необходимость устройства новых машин. При этом главная тяжесть всех поручений падала в те годы на одного Мирона Ефимовича, который заменил отца на должности старшего механика. Здоровье Е.А. Черепанова было уже очень слабым, непомерные нагрузки ему были не под силу. Он возбудил ходатайство об отставке, однако официального решения о переводе Е.А. Черепанова на пенсию так и не последовало. В штате служащих он значился как механик. Ефим Алексеевич Черепанов ушел из жизни 15 июня 1842 года. Мирон Ефимович Черепанов пережил отца лишь на 7 лет. Причины его смерти неизвестны. Он скончался в расцвете творческих сил 5 октября 1849 года. За 2 года до смерти М.Е. Черепанов построил паровой двигатель мощностью 60 л.с., самый сильный из всех созданных Черепановыми. В историю железнодорожного транспорта Черепановы вошли как крупнейшие изобретатели и конструкторы, руководители большого коллектива – «механического штата» девяти Нижне-Тагильских заводов Урала, организаторы широкого масштаба. ■



Технический рисунок первого паровоза Черепановых

Знаменитые железнодорожники России

У истоков отечественных железных дорог

История железнодорожного транспорта неразрывными узлами связана с историей родного Отечества. В этом номере мы начинаем публикацию статей о знаменитых железнодорожниках России

Первую отечественную рельсовую дорогу с паровой тягой создали уральские механики Черепановы Ефим Алексеевич (1774 – 1842) и его сын Мирон Ефимович (1803 – 1849). Семья Черепановых происходила из простых «рабочих» людей, их предки были крепостными крестьянами, приписанными к Выйскому заводу. В поселке этого завода в 1774 году родился Ефим Черепанов. Он не кончал какого-либо учебного заведения, но всю жизнь упорно занимался самообразованием и оказался вполне подготовленным к разрешению самых сложных технических задач своего времени. С детства Ефим Черепанов занимался слесарным и столярным делом. Потом он стал специалистом по выделке воздуховодных мехов или «меховым мастером». В конце 90-х годов 19 века его направили для оборудования железоделательного завода Салтыковых между Петербургом и Выборгом. Вернувшись в 1801 году на Выйский завод, Е.А. Черепанов после нескольких лет работы получил к 1807 году должность «плотинного», в обязанности которого входило: устройство и эксплуатация гидротехнических сооружений, решение текущих вопросов за-

водского производства. Кроме того, Е.А. Черепанов несколько лет занимался разными механическими постройками на Нижне-Тагильских заводах Демидовых. В 1821 году Ефим Черепанов командирован в Англию, а по возвращении был назначен членом Главной заводской конторы и главным механиком всех девяти Нижне-Тагильских заводов.

Стремясь к всестороннему усовершенствованию заводской техники, Е.А. Черепанов вместе с сыном создал при Выйском заводе специальное «механическое заведение», где изготавливались различные станки, механизмы и машинные детали для всей группы заводов Демидовых. Организация такого машиностроительного и ремонтного заведения была большим техническим достижением, выходящим за рамки демидовских заводов. Услугами «механического заведения» пользовались многие предприятия Урала, Черепановы же явились одними из первых уральских специалистов-машиностроителей. Следует отметить, что кругозор Черепановых не ограничивался масштабами демидовских заводов. Они были хорошо знакомы с наиболее передовым заграничным и русским техническим опытом: побывали в Англии (Мирон в 1833г.), в Швеции (оба в 1825г.), на казенных



Е.А. Черепанов



М.Е. Черепанов

и частных заводах Петербурга, Москвы, Ярославля и многих уральских районов.

Постройка Черепановыми многочисленных металлообрабатывающих машин неотделима от их борьбы за введение паровых двигателей в различные области горнометаллургического производства. Сверлильные, токарные и иные станки предназначались для создания паровых машин и обслуживания множества насосных установок, кричных молотов, прокатных станов, лесопилок, плотин и других сооружений. На Выйском заводе Черепановы с 20-х годов 19 века перешли к устройству стационарных паровых двигателей, и лишь после этого они приступили к созданию первых отечественных паровозов и железной дороги. Е.А. Черепанов создал первую паровую машину в

1820 году, которая применялась для приведения в действие токарного станка. Это было еще до того как он был послан в свою первую командировку. Ознакомление с английской техникой укрепило изобретателя в стремлении применять силу пара на заводах. Вторая паровая машина Черепановых (мощность 4 л.с.) построена в 1824 году и получила применение сначала на мельнице, а затем на «механическом заведении» Выйского завода. Третий паровой двигатель мощностью 30 л.с. создан и пущен в действие в начале 1828

– выполнена укладка и демонтаж временных путей для установки памятного знака «Локомотив ТЭЗ»;
– произведен ремонт 13-го пути по ст. Надым-Пристань для изменения технологии по доставке грузов.

ДИСТАНЦИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ:

– произведена реконструкция устройств СЦБ ст. Коротчаево для ремонта моста;
– выполнена прокладка кабелей в здании нового вокзала ст. Новый Уренгой;
– проложен кабель и выполнена телефонизация модулей ст. Фарафонтьевская;
– произведена реконструкция кабельных сетей по ст. Ево-Яха;
– выполнен ремонт кабеля СЦБ по ст. Ягельная;
– произведен монтаж новой радиостанции по ст. Фарафонтьевская.

ДИСТАНЦИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ:

– монтаж воздушной и кабельной линии через ж.д. полотно с установкой опор, навесного оборудования и фонарей освещения для электроснабжения нового здания ст. Фарафонтьевская;
– монтаж воздушной и кабельной линий для освещения моста в районе Коротчаево;
– монтаж новой воздушной линии с установкой опор и навесного оборудования, фонарей освещения на 40-м пути ст. Ево-Яха;
– монтаж кабельной линии и осветительной арматуры для памятного знака «Локомотив ТЭЗ»;
– демонтаж аварийной связевой вышки высотой более 43 м.

ДИСТАНЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ:

– ремонт кровель административного здания АБК-2, гаражей а/транспорта на ст. Ягельная, дежурных постов б, 2 ст. Коротчаево, модулей на ст. Селькупская, центрального склада ОБЭ, РММ с пристроем на ст. Ягельная, АТС ст. Коротчаево, здания по ул. Таежная, д. 102;
– проведены работы по благоустройству территории для установки памятного знака «Локомотив ТЭЗ» на Привокзальной площади ст. Новый Уренгой.

УМиАТ

Обеспечивает стабильную работу всех подразделений компании. Механизаторами УМиАТ выполнены значительные работы по строительству повышенного пути на ст. Ево-Яха.

Для усиления технической оснащенности инфраструктуры приобретаются машины и механизмы, в т.ч. для УМиАТ в 2012 г. приобретено шиномонтажное оборудование, автоподъемник для легковых автомобилей, 4 ед. техники, включая автомобили ГАЗ-3221 и УАЗ-390995-330 Фермер.

(Пожалуйста, на стр. 4.)



Монтаж модульного служебно-бытового здания на ст. Фарафонтьевская



Выгрузка щебня для строительства автодороги до г. Салехард, в р-не ст. Надым-Пристань



На ремонтных работах тепловоза ТЭЗ, подготовка его к установке на Привокзальной площади ст. Новый Уренгой. Слева направо: С.В. Почтарев, слесарь по ремонту тепловозов; В.Е. Ларченко, токарь; С.Н. Комисаров, электрогазосварщик; О.В. Слишкин, слесарь по ремонту тепловозов, ст. Надым-Пристань



Поднятие тепловоза ТЭЗ краном ЕДК-500 восстановительного поезда для переустановки его на вспомогательный путь

ЗНАЧИМЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ В 2012 ГОДУ:

Модернизация железнодорожного пути необщего пользования № 40 ст. Ево-Яха с оборудованием повышенного пути для выгрузки и хранения инертных материалов. Работы выполнены хозяйственным способом силами ПЧ, ШЧ, ЭЧ, УМиАТ.

Приобретено и смонтировано инвентарное блочно-модульное служебно-бытовое здание на ст. Фарафонтьевская для замены существующего изношенного станционного здания. Поставку и монтаж выполнило ООО «УралПромСтройИнвест» (г. Первоуральск). Дополнительные работы выполнили ЭЧ, ШЧ, НГЧ. В результате улучшены условия труда коллектива ст. Фарафонтьевская.

Выполнена установка на постамент тепловоза серии ТЭЗ в честь 30-летия прибытия первого поезда на ст. Новый Уренгой, согласно совместному решению Администрации МО г. Новый Уренгой и ОАО ЯЖДК. Особо следует отметить работников ТЧ. Участие в установке приняли Путьрем, ВЧД, ЭЧ, НГЧ, УМиАТ, ПЧ.

Кроме этого, стоит отметить, что в 2012 году выполнено следующее:

♦ Перевозка инертных грузов на станции Тосовэй, Пангоды и на карьеры 577, 678, 692 км участка Новый Уренгой – Надым-Пристань.

♦ При активном участии работников станции Пангоды произведен капитальный ремонт административного здания стан-

ции. Установлен утепленный наружный туалет. Для сокращения износа сняты и законсервированы стрелочные переводы № 9 и № 18.

♦ Для обеспечения возможности подачи-уборки вагонов одним локомотивом грузополучателям на ст. Тихая уложен стрелочный перевод, соединяющий 2-й и 6-й приемо-отправочные пути.

♦ Разработана Инструкция Об отправлении поездов с разграничением временем (вслед) и порядке открытия раздельного пункта Ягельная при занятом перегоне между станциями ж/д линии Пангодинского направления, Инструкция по обслуживанию пути № 40а на ст. Ево-Яха.

ЗНАКОВЫЕ СОБЫТИЯ 2012 ГОДА:

♦ **1 сентября** – торжественное празднование открытия железнодорожного сообщения до г. Новый Уренгой: встреча ветеранов железнодорожного строительства на севере Западной Сибири (ст. Коротчаево); возложение цветов к памятнику Д.И. Коротчаева; прибытие ветеранов в г.Новый Уренгой (торжественная встреча), открытие памятного знака «Локомотив ТЭЗ» на Привокзальной площади ст. Новый Уренгой; открытие в городском музее выставки «Памятны стройки великой года» и другие мероприятия;

♦ **апрель** - 30-летие образования ст. Фарафонтьевская, торжественное собрание работников станции;



В.В. Молозин, Герой Социалистического Труда, ветеран железнодорожного строительства на Севере

Участники торжественных мероприятий в честь 30-летия прибытия первого поезда на ст. Новый Уренгой, ст. Коротчаево



Торжественное открытие памятного знака «Локомотив ТЭЗ», Привокзальная площадь ст. Новый Уренгой



И.И. Костогриз, Глава Администрации г. Новый Уренгой

♦ **4 августа** - торжественный митинг, посвященный 30-летию образования локомотивного депо Коротчаево, открытие выставки «Это наша с тобой биография»;

♦ **сентябрь** - 30-летие образования ст. Новый Уренгой, торжественное собрание работников станции.

ОТДЕЛОМ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ПРОВЕДЕНА РАБОТА ПО НАГРАЖДЕНИЮ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ:

– 41 работник компании награжден ведомственными наградами, а также наградами исполнительной и законодательной власти ЯНАО, местного самоуправления и корпоративными наградами – к Дню железнодорожника;

– 25 работников компании награждены ведомственными наградами, а также наградами исполнительной и законодательной власти ЯНАО, местного самоуправления и корпоративными наградами – к 30-летию прибытия первого поезда в Новый Уренгой;

– 12 работников награждены корпоративными наградами – к 30-летию образования ст. Фарафонтьевская;

– 43 работника награждены корпоративными наградами – к 30-летию образования Локомотивного депо;

– 20 работников награждены корпоративными наградами – к 30-летию образования станции Новый Уренгой;

– 8 работников компании поощрены наградами местного самоуправления – к 35-летию образования района Коротчаево.

Основным результатом работы открытого акционерного общества «Ямальская железнодорожная компания» является обеспечение перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа в условиях безопасности движения и гарантии сохранности жизни и здоровья пассажиров, а также сохранности перевозимых грузов и высокого уровня обслуживания.

В 2012 году в ОАО «Ямальская железнодорожная компания» проводилась работа по внедрению технических средств, повышению требовательности и персональной ответственности работников, их квалификации, укреплению трудовой и технологической дисциплины, выполнению организационно-технических, профилактических мероприятий.

Одной из основных задач руководства нашей компании на 2013 год стоит решение вопроса обеспечения работников достойными и современными условиями для выполнения производственных задач, включая сложный жилищный вопрос.

Многое было сделано в прошлом году и многое еще предстоит выполнить в 2013 году.

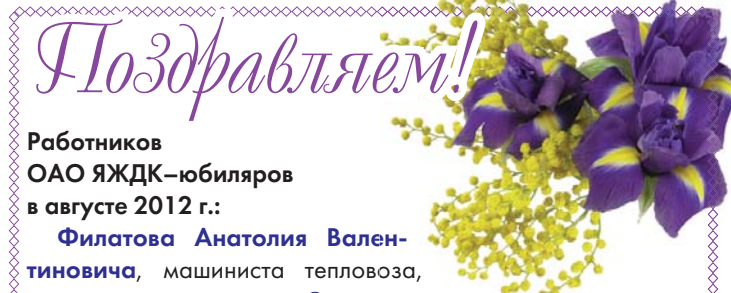
В текущем году коллектив нашей компании отмечает первое 10-летие. И уже на этом этапе развития можно сказать, что мы внесли немалый вклад в развитие транспортной инфраструктуры региона и целенаправленно идем к выполнению поставленных целей.

В целом же для компании на 2013 год поставлена задача – достойно выполнить эксплуатационные, технические и производственные задачи. ■



Встреча ветеранов ж.-д. строительства на Севере, ст. Новый Уренгой.

Слева А.Т. Черин, бывший генеральный директор ОАО СТТ



Работников ОАО ЯЖДК–юбиляров в августе 2012 г.:

Филатова Анатолия Валентиновича, машиниста тепловоза, локомотивное депо; **Стрельцова Виктора Валентиновича**, бригадира монтеров пути, Путьрем; **Вакалову Любовь Михайловну**, дежурного помощника начальника вокзала ст. Новый Уренгой, хозяйство движения; **Дорошева Сергея Анатольевича**, слесаря по ремонту тепловозов, локомотивное депо); **Ракову Ольгу Владимировну**, кассира билетного ст. Новый Уренгой, хозяйство движения; **Дробину Ольгу Васильевну**, дежурного помощника начальника вокзала ст. Коротчаево, хозяйство движения; **Хурцилаву Тамару Владимировну**, дежурного помощника начальника вокзала ст. Новый Уренгой, хозяйство движения.

Работников ОАО ЯЖДК–юбиляров в сентябре 2012 г.:

Гизадуллину Фаназию Васильевну, инженера по вodomостям подачи и уборки вагонов, аппарат управления; **Челтыгмашева Николая Георгиевича**, электромеханика СЦБ, дистанция сигнализации и связи; **Матейко Ивана Васильевича**, помощника машиниста тепловоза, локомотивное депо; **Кашуба Ольгу Петровну**, уборщица производственных помещений, локомотивное депо; **Гордиенко Александру Николаевичу**, кассира товарного грузового ст. Фарафонтьевская, хозяйство грузовой и коммерческой работы; **Кулюк Татьяну Васильевну**, кладовщика ст. Новый Уренгой, хозяйство движения; **Лофитскую Галину Максимовну**, экипировщица тепловозов, локомотивное депо; **Ибрагимову Мухаммата Якубовича**, плотника, дистанция гражданских зданий и сооружения; **Скрипачева Владимира Алексеевича**, старшего электромеханика СЦБ, дистанция сигнализации и связи.

Работников ОАО ЯЖДК–юбиляров в октябре 2012 г.:

Войтенко Владимира Викторовича, машиниста тепловоза, локомотивное депо; **Коростелева Виктора Алексеевича**, помощника машиниста тепловоза, локомотивное депо; **Сидорова Виктора Владимировича**, машиниста тепловоза, локомотивное депо; **Щекланова Игоря Владимировича**, машиниста тепловоза, локомотивное депо; **Пявка Василя Андреевича**, водителя автомобиля, УМиАТ; **Сухих Александра Николаевича**, водителя автомобиля, УМиАТ; **Шуенкова Юрия Евгеньевича**, осмотрщика-ремонтника вагонов, вагонное депо; **Цицурина Анатолия Петровича**, осмотрщика-ремонтника вагонов, вагонное депо; **Рачева Владимира Николаевича**, кузнеца ручнойковки, локомотивное депо; **Карачаровскую Марию Карповну**, кассира товарного грузового УППР ст. Новый Уренгой; **Туркменова Ануарби Ибрагимовича**, дежурного стрелочного поста-переезда ст. Нартовая, хозяйство движения; **Попова Николая Власовича**, заместителя генерального директора по кадрам и социальным вопросам – начальника отдела управления персоналом, аппарат управления; **Софронова Бориса Геннадьевича**, помощника машиниста тепловоза, локомотивное депо; **Шуманского Степана Евстафьевича**, слесаря по ремонту тепловозов, локомотивное депо.

(Пожалуйста, на стр. 8.)