

Уровень производительности труда вырос на 15–20%. На предприятии трудится большое количество стахановцев, перевыполняющих нормы в полтора-три раза. Коммунисты-стахановцы Чмыхов, Маркосянц, Мясников, Андриясов, Тепляков, Бочкарев и многие другие, по словам докладчика, с честью выполняли авангардную роль на производстве, увлекая своим личным примером беспартийных товарищей на новые трудовые подвиги. В 1945 году семь человек получили правительственные награды — ордена и медали. Помимо этого, более 700 человек представлены к награждению медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Одновременно Пашкевич отметил и недостатки, например, слабую подготовку кадров (план выполнен только на 60%), неудовлетворительное внедрение рацпредложений (из принятых была внедрена лишь половина), серьезные нарушения трудовой дисциплины, а также пониженное качество выпускаемой продукции, особенно по кузнечному цеху.

«Боевая задача перехода завода на новое цистерностроение, к сожалению, решается пока неудовлетворительно: не преодолена еще вредная инерция закоренелых ремонтников», — заявил также парторг.

Говоря об агитационно-пропагандистской работе, Пашкевич сообщил, что за год на заводе было проведено 312 лекций, собеседований и семинаров с общим охватом более 100 тысяч человек. На предприятии организовано 11 кружков текущей политики, руководителями которых являются коммунисты, а также четыре кружка по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». В настоящий момент, сказал парторг, парторганизация уделяет большое внимание подготовке к выборам в Верховный совет СССР. Создано четыре агитколлектива для работы среди населения города и на заводе. Всего работает 90 агитаторов, лучшими из которых являются Кизилова, Осипенко, Горайнова, Козлова.

В выступлениях коммунистов на собрании также были отмечены как положительные, так и отрицательные результаты работы. Например, начальник товарного цеха Коротин сказал:

«На предыдущем партийном собрании обсуждался вопрос цистерностроения, были приняты хорошие решения, но практического проведения их в жизнь пока не видно. Кузнечный цех по-прежнему дает нам бракованные детали и из запланированных четырех рам цистерн пока ни одна не готова. Новому составу партбюро необходимо вплотную заняться вопросом постройки цистерн и помочь по-большевистски организовать это важное государственное дело».

«У нас на заводе, — заявил коммунист Суходольский, — очень много молодежи в возрасте от 16 до 20 лет. Это народ, над которым должны работать комсомольская и партийная организации. Но никакой воспитательной работы среди молодежи у нас не ведется».

Многие выступавшие обратили внимание и на существенный недостаток в работе клуба — отсутствие комнаты отдыха для командиров и стахановцев — и внесли предложение так организовать культурный досуг, чтобы клуб стал местом, где в свободное время можно было бы отдохнуть и развлечься.

В заключение взял слово главный инженер завода Г. А. Кардаш, который, в частности, остановился на вопросах рационализаторства, охраны труда, а также недостаточной бдительности.

«Этот вопрос стоит у нас не на должной высоте. Цеха не запираются, на заводе имеются случаи воровства. Мы, коммунисты, хозяева производства, не обеспечиваем сохранности государственного имущества», — подчеркнул главный инженер завода.

В целом партийное собрание признало работу партбюро удовлетворительной, а политическую линию — правильной. В принятой резолюции были намечены практические меры по улучшению работы партийной организации завода и ее руководящих органов. Закрытым тайным голосованием в состав нового партбюро были выбраны коммунисты Ромашко, Альборов, Кихтенко, Тиньков, Бублик, Касперович, Мясников, Ханамиров, Годаков.

Заканчивался 1945 год — год Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Всем хотелось верить в то, что многие трудности теперь уже позади и жизнь будет действительно налаживаться и улучшаться. Газета «На рельсы» в передовой статье 31 декабря писала:

«Мудрая политика нашей партии, зовущая народ на преодоление всех трудностей, блестяще оправдалась в годы войны. Новый, 1946 год мы встречаем в период величайших событий в нашей стране. Событий, которые еще раз покажут всему миру сплоченность нашего народа вокруг большевистской партии Ленина-Сталина. Одним из этих событий у нас будут выборы в Верховный Совет СССР. И сейчас, когда вся страна готовится к предстоящим выборам, мы, кировцы, обязаны добиться нового производственного подъема, во всю ширь развернуть социалистическое соревнование с тем, чтобы им были охвачены не только все цеха, но и каждый отдельный рабочий. В новом году мобилизуем все наши силы на то, чтобы с первых же дней решительно улучшить работу. Своим самоотверженным трудом поможем Матери-Родине быстрее восстановить народное хозяйство нашей страны».

1 января в большом зале заводского клуба для детей работников предприятия была устроена большая новогодняя елка. Каждого ребенка ожидали подарки, игры, хороводы, концерт художественной самодеятельности.

ЛИЦОМ К КУЛЬТУРЕ ПРОИЗВОДСТВА

В 1946 году в СССР была возобновлена практика принятия и реализации пятилетних народно-хозяйственных планов. При этом прежде всего нужно было преодолеть укоренившуюся за годы войны привычку не обращать особого внимания на санитарное состояние производственных помещений, не говоря уже о внешнем виде зданий и цехов. Поэтому в конце марта Министерство путей сообщения (в которое был преобразован Наркомат) разослало на сеть соответствующие указания, одно из которых получил и Дзауджикауский ВРЗ. В телеграмме, в частности, говорилось:

«В целях приведения в культурное состояние завода в 25-дневный срок наведите образцовую чистоту на территории завода, в цехах, в служебных помещениях, с удалением из цехов всего ненужного. Также приведите в порядок станки и другое оборудование. Организуйте образцовое хранение материалов, полуфабрикатов, инструментов в цехах и на складах. Сосредоточьте стройматериалы, пиломатериалы и топливо в определенных местах. Выделите постоянные места для сбора мусора, шлама, отходов производства, организовав очистку этих мест. Привлеките для этих целей весь коллектив завода, воспитывая его культурно содержать рабочие места и все участки завода. О принятых мерах сообщите к 20 апреля».

После получения телеграммы во всех цехах прошли собрания, на которых принимались планы по ее исполнению. Например, коллектив литейного цеха постановил ежедневно после работы один час посвящать уборке помещений и прилегающей территории. Вскоре руководство цеха докладывало: от кочегарки шишельного отделения из-под печей удалены зола и шлак, около плавленного отделения убран мусор и ненужные детали, приводится в порядок формовочное отделение, полностью очищено от захламленности обрубное отделение, протираются окна. Механический цех сообщал, что с каждым днем помещение принимает все более чистый и культурный вид, территория полностью очищена от мусора, посаженные около цеха деревья приведены в образцовый порядок. Аналогичная картина наблюдалась и в других цехах. На заводе появилась газированная питьевая вода. Даже домохозяйки были привлечены к посадке цветов на территории завода, оформлению клумб и к другим благоустроительным работам.

В апреле ВРЗ получил задание МПС за короткие сроки выпустить из ремонта четыре образцовых пассажирских поезда. Эта работа вылилась в настоящую производственную кампанию за повышение культуры ремонта пассажир-

ских вагонов. Перед заготовительными цехами была поставлена задача дать пассажирскому цеху детали повышенного качества, что потребовало от них перестройки работы на многих участках. К осени было выпущено и принято поездными бригадами уже шесть образцовых пассажирских поездов и запланировано до конца года еще несколько.

12 июля 1946 года был проведен общезаводской слет стахановцев. Лучшие передовики производства делились опытом работы, говорили о недостатках и трудностях, выдвигали свои предложения. Врио начальника завода Кардаш подвел итоги работы предприятия за полугодие. Стахановцы приняли обращение к работникам завода с призывом еще выше поднять производительность труда, шире развернуть социалистическое соревнование по достойной встрече Дня железнодорожника, перевыполнить план первого года новой сталинской пятилетки. Встреча проходила в клубе завода, который был специально подготовлен к этому мероприятию: художественно оформлены зрительный и лекционный залы, развернута фотовитрина лучших стахановцев с показателями их работы и стенд пятилетнего плана по заводу. После официальной части был дан концерт клубной художественной самодеятельности.

С середины 1946 года в товарном цехе начался переход на поточно-цикловой метод ремонта цистерн. При этом вагоноремонтники опирались на имеющийся в отрасли опыт, в частности, Барнаульского ВРЗ, который, внедрив у себя новый метод ремонта грузовых вагонов, уже на протяжении длительного времени обеспечивал стабильную и ритмичную работу своего предприятия.

Техническим отделом Дзауджикауского ВРЗ была разработана и руководством завода утверждена новая технология ремонта двухосных цистерн по



поточно-цикловому методу. Сущность новаций заключалась в том, что весь технологический процесс был разбит на несколько циклов, содержащих определенный объем производственных операций. Каждый цикл проводился на закрепленных за ним местах бригадами и специальными рабочими, работавшими на этом участке. По окончании работ первого цикла объект перемещался на участок второго цикла, где выполнялись следующие операции. Перемещение объекта производства из цикла в цикл проходило через определенные промежутки времени, чем обеспечивалась ритмичность и поточный характер всего производства.

Преимущество нового метода заключалось в том, что, во-первых, достигался строгий порядок и твердая технологическая дисциплина при производстве всех работ. Во-вторых, специализация рабочих мест позволяла с наибольшим эффектом применить малую механизацию трудоемких процессов и свести к минимуму время на необходимые подготовительные операции. В-третьем, обеспечивалось повышение производительности труда, снижение себестоимости и рост качества ремонта.

Летом шла подготовка к организации ремонта двухосных цистерн по новому методу на пятом и шестом путях товарного цеха. По проекту весь ремонт был разбит на четыре цикла. Первый — разборка, второй — ремонт рамы и котла, третий — сборка рамы и смена колесных пар, четвертый — посадка, гидравлическое испытание котла и малярные работы. С учетом четырехдневного простоя подвижного состава в ремонте при работе по новому методу обеспечивался ритмичный ежедневный выпуск четырех цистерн с двух путей.

Для должной организации рабочих мест и максимального облегчения тяжелого физического труда в цехе были проведены следующие мероприятия: восстановлены пропарочные стойла, оба ремонтные пути оборудованы монорельсами с электротельферами, механизирована порталная установка для посадки котлов на раму, установлен пневматический пресс для клепки узлов и пила для резки швеллеров. На каждом рабочем месте были выделены площадки для хранения необходимого запаса деталей. Также был изготовлен целый ряд приспособлений для малой механизации работ по разборке цистерн и правке рам. В соответствии с новой технологией были дифференцированы нормы на отдельные работы и реорганизованы рабочие бригады.

При этом всем было ясно, что существенными условиями для успешного внедрения нового метода является наличие необходимого неснижаемого запаса ходовых деталей в оборотной кладовой и обеспечение своевременной переработки и подачи на рабочие позиции всех деталей, снимаемых при разборке цистерн и подлежащих восстановлению и комплектованию в утильотделении товарного цеха. Также было необходимо, чтобы объекты ремонта поступали в цех бесперебойно, заблаговременно и тщательно описанными, а кроме того, точно по графику выполнялись бы необходимые маневровые работы.

Еще до наступления осени первые цистерны, отремонтированные по поточно-цикловому методу, были выданы на линию. Новый начальник товар-

ного цеха И. П. Скрипник по этому поводу докладывал руководству в конце августа: «Поточно-цикловой метод цистерн оправдывает себя, поскольку на много ускоряет выпуск цистерн из ремонта. При этом при работе по новому методу выявилось много недостатков, которые раньше были не учтены или проходили незамеченными». Руководитель отмечал, что для успешной работы по-новому еще многое предстоит сделать и главное — необходимо повысить качество работы в заготовительных цехах.

В послевоенный период, несмотря на возвращение демобилизованных фронтовиков на свои предприятия, рабочей силы в стране остро не хватало, поскольку человеческие потери в ходе боевых действий и ввиду трудных условий жизни в тылу были очень велики. На Дзауджикауском вагоноремонтном заводе в это время работало 1800 человек, из которых 1400 — рабочих специальностей. Необходимо было уделять большое внимание поднятию производительности труда, интенсификации работы каждого специалиста. Поэтому эти вопросы регулярно обсуждались на собраниях в коллективах, передовики производства активно делились своим опытом с отстающими. Вот что, например, рассказывал о своем опыте уплотнения рабочего дня строгальщик инструментального цеха Ф. Назаренко:

«Включившись в первомайское соцсоревнование, я взял на себя обязательство выполнять ежедневно производственные задания на 300—350%. Применяя разные приемы и методы работ, а именно — правильно регулируя скорости станка и размеры стружки, я добился некоторых успехов. Чтобы не терять зря времени на непроизводительные работы, я прихожу за 20—25 минут до гудка (рабочий день начинался на ВРЗ в 7 часов. — Прим. авт.) и сразу же приступаю к подготовке своего рабочего места. Смазываю станок, затачиваю резцы на весь день, раскладываю инструмент таким образом, чтобы его было удобно брать во время работы. После этого я подхожу к мастеру и детально по чертежам знакомлюсь с предстоящими работами на моем станке. При этом мне становится ясно, как лучше и быстрее выполнить предстоящие работы, на каких оборотах и при какой стружке. Умело пользуясь инструментами и внимательно выслушивая слесарей-разметчиков, я делаю такие припуски, что слесарям остается меньше работы на ручную подгонку. В результате детали выходят скорее из цеха. Как правило, я никогда не допускаю брака в работе. К началу моей работы к станку мне подносят достаточное количество деталей. Мастер цеха следит, чтобы станок не простаивал. Поэтому я выключаю его только для смены резцов или обработанной детали. Обработку же новых деталей я обдумываю тогда,

когда станок работает на самоходе. По окончании работы я тщательно убираю станок от стружки, особенно обращая внимание на чистоту смазочных отверстий и трущихся частей. До отказа уплотняю свой рабочий день и полностью используя технические возможности станка, я добился того, что ежедневно выполняю четыре производственные нормы».

Также нельзя не упомянуть и о такой характерной особенности работы завода в первые годы послевоенного периода, как борьба за сохранность социалистической собственности. Дело в том, что на фоне острого дефицита в стране товаров для населения — строительных материалов, бытовых изделий, ширпотреба и т. д., на ВРЗ, как и на других предприятиях, участились случаи хищения всего, что могло понадобиться в домашнем хозяйстве граждан: листового железа, досок, фанеры, краски, брезента, гвоздей, инструментов, тары и многого другого. В этой связи в конце 1946 года на заводе были арестованы и осуждены несколько работников.

Наряду с этим больше внимания стало уделяться и бережному отношению к производственному оборудованию. Например, на одном из разборов отмечалось, что уже несколько недель как на предприятие прибыл дорогостоящий станок для организации цистерностроения. Он был сгружен на землю между колесным и литейным цехами и так оставлен под открытым небом.

«Станок ржавеет, портится, пропадает даром. А следовало бы покрыть его толстым слоем смазки и накрыть. Об этом был обязан позаботиться главный механик. Однако этого не сделано и государственное добро обречено на гибель, — писала газета «На рельсы» и констатировала: — Сбережение социалистической собственности у нас на заводе — кровное дело рабочих, служащих и инженерно-технических работников. От сохранения и умножения государственного, общественного добра зависит благополучие каждого трудящегося нашей страны, выполнение исторической задачи строительства коммунизма в нашей стране».

Газета также приводила статью 131 Сталинской конституции СССР 1936 года, в которой говорилось: «Лица, покушающиеся на общественную социалистическую собственность, являются врагами народа».

НА ПУТЯХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

В последующие годы жизнь Дзауджикауского вагоноремонтного завода все более налаживалась на мирных рельсах социалистического производства. 1947 год он отработал с плановой убыточностью, а вот со следующего года уже вышел на прибыльную работу. Летом 1949 года объем производства на ВРЗ составлял 125% к довоенному уровню, а отдельные цеха — товарный, колесный, кузнечный, литейный — давали продукции в полтора-два раза больше. При этом товарный цех уже стабильно перешел на поточный метод ремонта цистерн.

Ведущим же цехом в этот период был пассажирский, который давал около 40% всей заводской продукции. К концу первой послевоенной пятилетки его полезная площадь расширилась на одну треть. Здесь было создано семь производственных участков, соответствующих основным ремонтным операциям. При этом вступили в строй две из пяти поточных линий по ремонту пассажирских вагонов, были внедрены порядка 50 видов средств малой механизации.

Новые формы приобретало социалистическое соревнование, оставаясь в то же время идеологической основой производственной деятельности. В мае 1950 года бригаде В. Журавлева из механического цеха первой на заводе было присвоено звание «Коллектив отличного качества». Производительность труда на предприятии по сравнению с 1940 годом выросла на 11%, а валовая продукция — почти на 30%. На ВРЗ насчитывалось 92 рационализатора (в том числе 37 — среди рабочих). В первом полугодии 1951 года они предложили 134 разработки.

Продолжались поиски новых, более рациональных форм организации производства. Например, с целью совершенствования технологического процесса ремонта пассажирский цех разделили на два самостоятельных — рамно-кузовной и сборно-пассажирский. В литейном цехе внедрили машинную формовку стальных деталей всех типов. На поточный метод перевели изготовление и ремонт рессор в кузнечном цехе. Взамен свободнойковки внедрялась штамповка деталей. Новые методы работы позволили увеличить и ускорить выпуск продукции завода, снизить себестоимость и ускорить оборачиваемость оборотных средств.

Активно шел процесс сокращения доли ручного труда. 20 видов деталей в кузнечном цехе были переведены на штамповку. Осуществлялось широкое внедрение кокильного литья, скоростного резания металлов, механической цеховой транспортировки деталей, применения ручного электроинструмента. В 1955 году станочники Орджоникидзевского ВРЗ (в 1954 году городу вернули прежнее название) первыми в Северной Осетии широко начали применять си-

ловой метод резания металлов. Новшество позволило токарям механического цеха втрое повысить производительность труда.

В 1955 году пассажирских вагонов было отремонтировано в 2,5 раза больше, чем в 1950-м, цистерн — в полтора раза. При этом предприятие освоило новый вид продукции — ремонт цельнометаллических вагонов.

В сотрудничестве с Всесоюзным научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта проводились исследовательские работы по применению бессемеровской стали. В совершенствовании производственных процессов активно участвовали инженеры отдела главного технолога Н. В. Китаев, Г. М. Асламазов, А. А. Мунгалова, технологи цехов В. Б. Аргунова, А. Ф. Ревенко, А. Т. Пудовкин, А. В. Щелыкалов.

По-прежнему большое внимание уделялось идейно-политическому воспитанию работников ВРЗ. В кружках политечебы изучались материалы партийных съездов, новая программа Коммунистической партии Советского Союза, выступления руководителей партии и правительства. Особенно большой резонанс, как и по всей стране, у заводчан вызвали в 1956 году материалы XX съезда КПСС, на котором был осужден культ личности Сталина.

Накануне 40-летия Великой Октябрьской социалистической революции, которое отмечалось в 1957 году, все подразделения завода включились в борьбу за звание бригад, смен, цехов коммунистического труда. Первыми на ВРЗ почетного звания удостоились труженики колесного цеха.

В этот период на предприятиях стали практиковаться и производственные совещания, на которых наряду с руководством к вопросам управления производством привлекались и рабочие. В феврале 1958 года на заседании завкома ВРЗ была одобрена эта новая форма участия трудящихся в решении стоящих перед коллективом задач. В состав производственного совещания вошло 130 рабочих и техников, инженеров и служащих. На одном из первых заседаний был рассмотрен вопрос о перспективном семилетнем плане завода. Производственные совещания вскоре начали свою работу и во всех цехах завода. На них трудящиеся выдвинули 150 предложений, направленных на повышение производительности труда, снижение себестоимости ремонта вагонов.

Также в 1958 году руководство завода обратилось ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим предприятия с воззванием, в котором, в частности, говорилось:

«Развитие массового рабочего изобретательства и рационализации оказывает народному хозяйству серьезную помощь в улучшении технологических процессов и внедрении новой техники. Воодушевленные решениями XX съезда партии, железнодорожники развивают соревнование за массовый сбор изобретательских предложений в фонд шестой пятилетки. Призываем каждого рабочего, инженерно-технического работника, рационализатора и изобретателя нашего завода включиться в социалистическое соревнование за подачу

рацпредложений и технических усовершенствований, направленных на повышение производительности труда, улучшение качества продукции, снижение себестоимости, механизацию трудоемких работ, внедрение новых технологических процессов и усовершенствование существующих, экономию электроэнергии, топлива и материалов.

Рационализаторы и изобретатели! При оформлении предложений обращайтесь в заводскую консультацию при техкабинете завода, способствуйте внедрению своих предложений, вовлекайте в изобретательскую деятельность молодых рабочих, развивайте их творческую инициативу».

В декабре прошла первая общезаводская конференция новаторов. Всего в 1958 году экономический эффект от внедрения 107 рацпредложений составил на ОВРЗ 440 тысяч рублей.

В 1959 году началась реконструкция литейного цеха. Было построено две печи обжига с механическим выдвижным подъемом, установлены два мостовых крана. Начал действовать и первый в системе вагоноремонтных заводов страны пневмотранспортер для горелой земли, заменяющий труд четырех человек. До этого кубометр земли вывозился из цеха за 25–30 минут, теперь же — за несколько секунд. Только в первой половине 1960 года было механизировано и автоматизировано свыше ста производственных процессов.

1 июня 1960 года завод перешел с восьмичасового на семичасовой рабочий день. При этом производственная деятельность была перестроена таким образом, что это не повлияло на объем производства. По итогам первого полугодия 1960 года ОВРЗ вышел победителем в соревновании с Новороссийским вагоноремонтным заводом.

В годы седьмой пятилетки (1961–1965 гг.) были смонтированы и сданы в эксплуатацию конвейерная линия ремонта вагонов, механическая установка для очистки и обмывки железнодорожных цистерн, механическая тепловая установка для очистки от битума бункерных полувагонов. Внедрена автоматическая и полуавтоматическая сварка и наплавка деталей. Механизация обработки бункерных полувагонов позволила вдвое поднять производительность труда. Особо надо отметить разработку и изготовление специализированного полуавтоматического станка для расточки люлечных валов пассажирских вагонов. Конструкция этого новшества успешно внедрялась не только на ОВРЗ, но и на родственных предприятиях страны.

Резко вырос уровень автоматизации сварочно-наплавных работ. Если в 1960 году он составил 2% к общему объему, то в 1964 году — 27%. В числе передовых сварщиков были В. Заворуев, В. Слепенцов (пассажирский цех), В. Левочко (товарный цех), В. Бондаренко (колесный цех), С. Гагулин (кузнечный цех).

Значительный вклад в технический прогресс предприятия в годы седьмой пятилетки внесли инженерно-технические работники Г. М. Асламазов, К. И. Бекетова, В. С. Ничипурнова, П. А. Шапов, Н. М. Салаяев, А. Г. Юрченко, В. И. Векшин, Д. В. Ростунова, А. А. Мельникова, Н. А. Пятков.

Начальником завода в эти год являлся Мухарбек Соломонович Казбеков, секретарем парткома — Борис Николаевич Садовничий.

Именно в этот период стали активнее решаться и социальные вопросы. В первой половине 1960-х годов завод выделил 1,7 миллиона рублей на жилищное строительство, что позволило 650 семьям вагоноремонтников отметить новоселье. Было также построено шесть детских садов, на территории предприятия появилась своя средняя школа рабочей молодежи. Заводская столовая в 1964 году стала лучшей на Северо-Кавказской железной дороге.

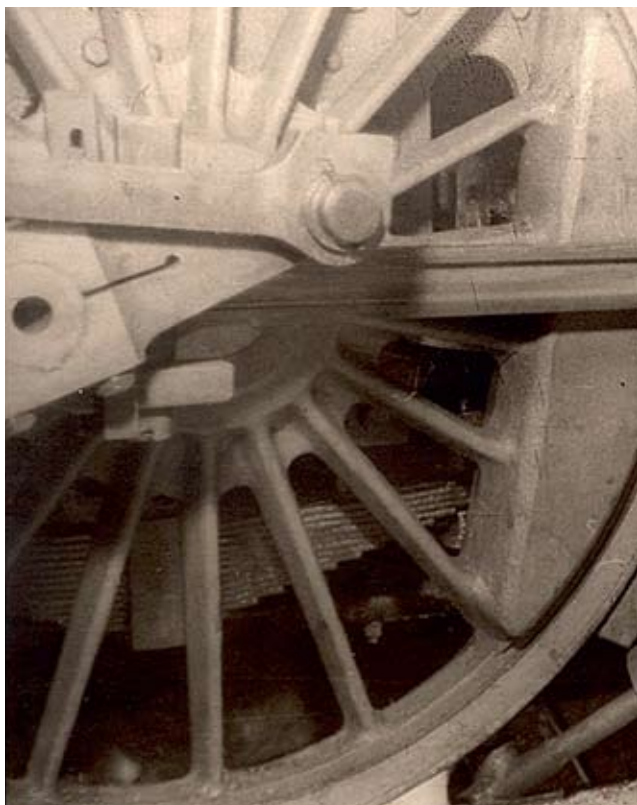
Приказом министра путей сообщения от 14 января 1965 года за успехи, достигнутые в социалистическом соревновании по выполнению производственных показателей, большая группа тружеников Орджоникидзевского вагоноремонтного завода была награждена значком «Отличник социалистического соревнования железнодорожного транспорта». В их числе — начальники подразделений Н. К. Александров и В. А. Лазарева, мастера А. М. Барашкин и И. Т. Коровин, заливщик А. Н. Катаян, токарь Н. А. Медкова, слесарь А. З. Самойлов, станочница Е. В. Токарева, столяр Н. П. Транков. Ряд передовиков производства удостоились звания «Почетный железнодорожник СССР».

В это время завод занимал уже территорию в 40 гектаров. Ежемесячно из ворот предприятия выходило до 450 отремонтированных четырехосных вагонов.

На ОВРЗ насчитывалось 1100 ударников коммунистического труда. Почетное наименование заслужили коллективы четырех цехов и 60 бригад. Заводская партийная организация насчитывала 450 членов и кандидатов в члены КПСС.

В 1965 году отмечалось 50-летие завода. (В то время не было еще обнаружено документов, позволявших отнести год рождения предприятия на более ранний срок.)

18 января 1965 года Орджоникидзевский вагоноремонтный завод



им. С. М. Кирова был награжден Почетной грамотой Президиума Верховного совета РСФСР. Также ею были награждены 50 тружеников. 60 человек были отмечены Почетной грамотой Президиума Верховного совета Северо-Осетинской АССР. В честь этого события 6 февраля 1965 года состоялось торжественное собрание в помещении Северо-Осетинского музыкально-драматического театра. Участники собрания приняли приветственное письмо в адрес ЦК КПСС.

А 16 сентября 1965 года коллектив рапортовал о досрочном выполнении за шесть лет и восемь месяцев заданий семилетнего плана по всем основным показателям. Первым выполнил план колесный цех. За эти годы завод освоил выпуск из ремонта экипировочных, бытовых, рельсошлифовальных поездов, думпкаров, битумных полувагонов, цистерн для промывочно-пропарочных поездов, колесных пар на роликовом ходу. Свыше 1500 рабочих овладели новыми профессиями, 150 без отрыва от производства окончили техникумы и вузы.

В 1965 году исполнилось 20 лет со дня окончания Великой Отечественной войны. Именно в этом году День Победы был объявлен нерабочим днем, в Москве на Красной площади состоялся праздничный парад. За прошедший период страна в целом залечила нанесенные войной раны, ушли в прошлое беспредел сталинской эпохи и голод первых послевоенных лет. Дефицит товаров народного потребления хоть и остался, но он был все-таки далеко не

таким острым, как в прежние годы. Страна запускала космические корабли, проектировала атомоходы, осваивала целину, издавала книги, снимала кино, развивала спорт, строила коммунизм. Советские люди этого периода не знали, что такое безработица, привыкли к бесплатному образованию и здравоохранению, искренне считали социалистическое общество более справедливым, чем капиталистический мир.

Вместе со всеми гражданами СССР и труженики Орджоникидзевского вагоноремонтного завода жили, работали, любили, рожали детей, гордились, мечтали, радовались, стремились к лучшему. Впереди было время надежд, созидания, веры в светлое будущее и просто трудовых будней.



Т. С. АНДРЕЕВА

ЧАСТЬ II

ЗАВОД ДОЛЖЕН ЖИТЬ

**Иван Васильевич Пчёла -
работает кузнецом
в РЗЦ 60 лет**

**Владикавказский
Вагоноремонтный
завод**

ГЛАВА I

ВРЕМЯ, ВПЕРЕД!



СТАВКА НА ЭНТУЗИАЗМ

Каждое утро можно видеть, как к воротам вагоноремонтного завода течет людской поток. Солнце еще не взошло, и окутанные серой мглой люди идут молча: кто-то еще не совсем проснулся, а кто-то уже обдумывает план рабочего дня.

Эта человеческая река похожа на Терек — она не меняет русло на протяжении десятилетий. И так же, как он, то мелеет, то становится полноводнее. Но течет река — и успокаивается душа: работает завод, один из крупнейших в Северной Осетии!

Как жил он все эти годы? По-разному. Один из рабочих откровенно сказал, что легкой жизни на его предприятии никогда не было.

В советские времена трудовой коллектив чувствовал себя уверенно. Экономика была плановой, и в ней вагоноремонтному заводу было раз и навсегда отведено свое место. А это означало стабильное финансирование и централизованное материально-техническое снабжение. Богатым завод не был, но на жизнь хватало. Вот что вспоминает о том времени Павел Александрович Николов, который пришел на предприятие в 1961 году:

«Работа в цехах была грязная и тяжелая. Грузовые вагоны ремонтировали тогда практически вручную. А мы их делали несколько типов, номенклатура была очень большая. Так, например, приходили на капитальный ремонт клепаные вагоны, и когда начинали их клепать — люди из цеха убегали или наушники надевали, потому что от грохота можно было оглохнуть».

Но никто не жаловался. На заводе работало тогда более 3 тысяч человек. Костяк был крепкий — настоящие мастера своего дела. Они щедро делились с молодыми секретами своего умения, убеждая их в том, что сноровке учит работа и только опыт создает настоящего мастера. И не спеша готовили себе смену.

Сегодня на кузнечном цехе висит огромный плакат, с которого застенчиво улыбается один из таких умельцев — Иван Васильевич Пчела. Он стал работать на предприятии в 1947 году, отучившись полгода в ФЗУ.

«Приходил на завод затемно и уходил, когда уже темно, — рассказывает он. — Дисциплина была тогда очень строгая — опоздать, прогулять не имел права. Учили меня старые кузнецы Яша Волков и Гриша Тимофеев. В глаза им смотришь и слушаешь, а они говорят: «Хочешь что-то уметь — учись».

Сначала протяжку научись делать». Молодой был, здоровья хватало. Одну заготовку испортил, другую, а потом стало получаться. Я в декабре ходил в майке по цеху — все десять печей у нас работали, жарко было. Мы работали не покладая рук. Скажут сто деталей сделать — попробуй не сделай! Выходили на смену и в выходные дни. А как иначе? Дел было много».



Иван Васильевич — человек скромный. Любит работать руками, а не языком. На заводе его не зря прозвали трудолюбом. Что только не ковал он за свою жизнь — матрицы разные, штампы, поковки. Любую сложную деталь мог изготавить, даже рабочий инструмент.

Говорят, кузнецы после войны из металла сделали сердце, пронзенное стрелой. Куда оно делось — никто не знает. Наверное, кто-то подарил любимой. Да что сердце, заводские умельцы даже дерево железное «вырастили». И подарили его пионерскому лагерю. Там оно в клубе и стояло — детишкам на радость и на удивление. А когда передали лагерь городу, с ним и ушло в неизвестность. Хотя быть бы ему в музее, чтобы молодежь видела, на какие чудеса руки мастеров способны.

Но вернемся к истории. После войны вагоноремонтный завод рос, развивался. В 1965 году он занимал территорию в 40 гектаров. Годовой план ОВРЗ в денежном выражении составлял 10 миллионов рублей. По тем временам это были огромные деньги. Из заводских ворот выходило до 450 отремонтированных вагонов в год.

Давалось это нелегко. Но производственные задачи выполняли и перевыполняли. Да и могло ли быть иначе в те времена, когда план был законом. Трудовые достижения по традиции приурочивали к общенародным праздникам и партийным съездам. Именно тогда появился лозунг «Время, вперед!». Каждый трудовой коллектив, каждый рабочий старался сократить время, необходимое для выполнения задания. Так, в честь открытия XXIII съезда КПСС в 1966 году Орджоникидзевский вагоноремонтный завод справился с планом досрочно и выпустил дополнительно продукции на 68 тысяч рублей. Так же досрочно он завершил и свою годовую программу.

Но, взяв одну высоту, приходилось напрягать силы, чтобы преодолеть новую. План очередной, восьмой, пятилетки (1965–1970 гг.) предусматривал значительное увеличение объема ремонта цистерн и пассажирских вагонов на ОВРЗ. Для этого необходимо было провести модернизацию цехов. Заводу было уже более полувека, требовалась реконструкция. Но в условиях весьма скудного финансирования сделать это было непросто. Тем не менее обновление велось, пусть и не теми темпами, как хотелось бы руководству предприятия.

Параллельно шел поиск резервов для роста производительности труда и эффективности производства. И это стало главной стратегией на ближайшие десятилетия. Причем отнюдь не декларативной. Об этом свидетельствуют заметки в заводской многотиражке «На рельсы». Вот что она сообщала, в частности, 7 августа 1965 года:

«За годы седьмой пятилетки на заводе внедрено много новой техники и механизмов, автоматизированы некоторые трудоемкие процессы. Несомненно, многое сделано, но есть еще много недостатков. В литейном цехе, например, еще в прошлом году было намечено перенести большой очистной барабан в обрубное отделение и заглубить его с целью противошумной изоляции. Но ничего не сделано.

Группа содействия партийно-государственному контролю выявила и факты неправильного отношения к технике. В товарном цехе, например, не работает конвейер на тележечном участке, так как он не обеспечивается своевременно запчастями. Не работает и большой конвейер по ремонту цистерн. Во время дождей вода заливает механизмы, выходят из строя электромоторы. А как реагирует на это руководство цеха? Да никак! Все это показывает, как много у нас резервов для лучшей работы».

И в том же номере публиковались социалистические обязательства коллектива ремонтно-комплектовочного отделения цеха ремонта грузовых вагонов:

«Обязуемся в установленный срок обеспечивать сборный и тележечный участки отремонтированными деталями. Не иметь ни одного случая срыва суточного задания по ремонту вагонов по нашей вине».

Спрос был жесткий. Попробуй не выполни свои обязательства — на собрании так пристыдят и пропесочат, что жизнь не мила станет. А еще и комплектовщики бросили вызов на соревнование коллективам других цехов — как тут ударить в грязь лицом? Поэтому можно не сомневаться: конвейер заработал!

Вот так и поднимали трудовой энтузиазм масс, пробуждали рабочую смекалку и инициативу. И славили лучших тружеников. Газета «Социалистическая Осетия» 3 августа 1969 года писала на первой полосе:



«Его работа — сама по себе гарантия качества» — так говорят на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе про Николая Васильевича Караева, чей талант рационализатора и организатора позволяет его бригаде выполнять любое задание быстрее и лучше других. <...> Он — депутат Верховного Совета СССР, заслуженный рационализатор. На его счету не одно ценное предложение.

Николай Васильевич дружит с техникой. Все сложное заводское оборудование, требующее наладки и ремонта, проходит через руки его бригады. Старший мастер инструментально-ремонтно-механического цеха Вера Федоровна Коротина говорит: «Качество работы у бригады Караева безупречное. Он даже создал свою школу мастерства. И учатся у него не только навыкам и сноровке, но и сознательному отношению к порученному делу, когда не нужен человеку никакой другой контроль, кроме его рабочей совести».

Спустя пять лет на заводе появился «Листок трудовой славы»: Николая Васильевича Караева поздравляли с 60-летием. В нем сообщалось:

«Пришел он на завод в 1931 году. Стал лучшим специалистом по ремонту оборудования и воспитал учеников — Н. Кошелева, Д. Кулумбекова, Н. Хряпина и других. Его отношение к работе, знание дела снискали ему всеобщее уважение. Он награжден орденом Трудового Красного Знамени, знаком



«Почетный железнодорожник», ему присвоено звание «Заслуженный рационализатор РСФСР». Его фамилия занесена в Книгу Почета завода».

Как говорится, какие труды — такие и плоды. Было с кого брать пример заводчанам. Появились и молодые новаторы. Вот, скажем, слесарь-инструментальщик Николай Меснянкин. Та же «Социалистическая Осетия» в 1969 году писала:

«Он еще молод, а мастерства достиг такого, что не всякому дается до конца жизни. Николай изготавливает штампы для вагонных деталей и сложные изделия технологической оснастки. Сдает свою продукцию только с первого предъявления — иначе не позволяет совесть. Молодой рабочий — еще и активный рационализатор. Это по его предложению изготовили штампы для конвейерной линии ремонта грузовых вагонов».

Инструментально-ремонтно-механический цех, в котором он работает, считается передовым на заводе. Наиболее ценной из последних работ коллектива является технологическое оборудование и испытательные стенды, установленные в отделении по ремонту электрооборудования пассажирских вагонов, а также создание специального участка по изготовлению из полиэтилена деталей для вагонов. На счету этого цеха и еще одно новшество: если раньше листовое железо резали газовым резаком вручную с последующей механической обработкой, то теперь это делает полуавтомат АСП-2. Появилась возможность изготавливать детали по лекалам, и механической обработки они уже не требуют».

Листок ТРУДОВОЙ СЛАВЫ

ДОСРОЧНО
ВЫПОЛНИМ ПЛАНЫ
ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ!

15. X. 74

Сегодня исполняется 60 лет со дня рождения нашего лучшего, многоуважаемого слесаря-ремонтника тов. **Караява Николая Васильевича**. Рано началась его трудовая жизнь.

В 1931 году после окончания ФЗУ, Николай Васильевич поступил на завод слесарем-ремонтником и непрерывно работает по настоящее время возглавляя бригаду коммунистического труда. За свою долгую трудовую жизнь Николай Васильевич стал лучшим специалистом по ремонту оборудования завода. Его добросовестное отношение к труду, знание дела, высокая дисциплина, любовь к делу и людям сделали его многоуважаемым человеком коллектива цеха и завода. Он выучил много учеников, некоторые из них работают в настоящее время в цехе и заводе, идут его дорогой честного трудолюбия и уважения к коллективу это т.т. Кошелев Н.И., Комлибеков В.Хряпик Н.Ф. и др.

Николай Васильевич за свою трудовую деятельность награжден: Орденом Трудового Красного Знамени, медалью за доблестный труд, значками Почетному железнодорожнику, ударник Сталинского призыва, отличник социалистического соревнования, победитель социалистического соревнования 1973 г., отличник вагонник, присвоено звание Заслуженный рационализатор РСФСР, занесен в книгу почета завода.

Избирался депутатом Верховного Совета СССР. Кроме того Николай Васильевич награжден по МПС, заводу и цеху: почетными грамотами, благодарностями и денежными премиями.

Комплектив цеха, администрация, партийная, профсоюзная и комсомольская органы поздравляют Николая Васильевича с 60-летием, желают отличного здоровья, большого счастья, благополучия, больших успехов в дальнейшей трудовой деятельности.

ОТКУДА БЕРУТСЯ ГЕРОИ?

Не стоит думать, что рабочие тогда не поднимали головы от станка. Многие из них были людьми политически подкованными, с чувством собственного достоинства и своей гражданской позицией.

Вспоминается случай: летом 1969 года в заводское ПТУ № 10 приехала учиться большая группа молодежи из Вьетнама. Ребята проходили практику на заводе, осваивали станки под руководством опытных наставников. И заводчане относились к ним с отеческой теплотой. А осенью того же года, когда США развязали во Вьетнаме кровавую убийственную войну, многие из них пришли в заводской клуб на митинг, чтобы заявить: «Руки прочь от Вьетнама!», и подписались над обращением к американскому президенту.

В памяти осталась эта гневная акция, как и другие аналогичные, когда люди не занимали позицию «моя хата с краю — ничего не знаю». Активность была тогда нормой жизни. И все делалось для того, чтобы ее поддержать.

Коллектив ОВРЗ успешно справился с заданиями пятилетки. И делегировал на XXIV съезд КПСС в 1971 году своего посланца — газосварщика Виктора Александровича Бубнова из товарного цеха. Почему именно ему выпала эта честь? Он был специалистом высокой квалификации, да еще освоил и две смежные профессии. Работая в комплексной бригаде на ремонте спецвагонов, Бубнов не раз становился победителем социалистического соревнования.

На заводе бережно растили героев труда. Доброй традицией стало проводить праздники трудовой славы и рабочих династий. Вот как об одном из таких мероприятий рассказывала газета «Правда» 11 марта 1972 года:

«Звучат фанфары. В просторный зал клуба вносят Красное знамя, которое завод получил за производственные успехи в соревновании в честь 50-летия Советской власти. На сцену поднимаются заслуженные ветераны труда — представители рабочих династий.

Примечательна и завидна судьба этих людей. Трудовой путь ремонтника Петра Ивановича Фрола начался с проходной Владикавказских железнодорожных мастерских. Он вел большую революционную работу среди рабочих, создал здесь большевистскую ячейку. Уже более 30 лет работает здесь его сын — Борис Петрович Фрол.



Полтора века — таков трудовой стаж у семьи Мясниковых. Из них почти 50 проработал за станком Сергей Ефремович Мясников.

С 1928 года трудятся в цехах родного завода представители рабочих династий — ударники коммунистического труда Александр Иванович Харченко и Александр Васильевич Щелыкалов.

Дирекция завода наградила героев труда подарками, их имена занесены в заводскую Книгу Почета».

За рабочими буднями не забывали и о быте, об отдыхе трудового коллектива. Возводился 90-квартирный жилой дом и очередной детский сад на 140 мест. Молодежь ведь женилась, рождались дети. Изыскивались средства на строительство заводского профилактория и клуба в пионерском лагере «Локомотив», где ежегодно отдыхала почти тысяча детей.

Любили заводчане и спорт. На ОВРЗ имелся свой спортзал. В рядах физкультурников насчитывалось свыше тысячи человек — в те годы каждый третий работник завода занимался спортом. Очень популярными были секции альпинизма и туризма, вольной борьбы и тяжелой атлетики, бокса, настольного тенниса, фехтования и футбола. Кстати, заводские «мушкетеры» неоднократно становились призерами ДСО «Локомотив». В летопись спортивных достижений вписана и фамилия столяра А. Семерякова, завоевавшего золотую медаль на X Всемирных играх глухих, которые проходили в 1965 году в Америке. Заводские спортсмены защищали честь страны, поднимались на пьедесталы почета чемпионатов Европы и мира. Большую известность получил старший тренер по вольной борьбе Касполат Габисов, который воспитал многих чемпионов.

После смены рабочие спешили в заводской клуб, который был лучшим на Северо-Кавказской магистрали. Молодежь с удовольствием занималась в ансамблях балльных и народных танцев. Работал самодеятельный театр. Имелся даже свой духовой оркестр. А в 1972 году появился ВИА «Фандаг» («Дорога»), которому спустя пять лет ему было присвоено звание народного коллектива. На концертах зрители особенно тепло встречали хор ветеранов завода. Его выступления всегда отличались высоким художественным уровнем.

Самодеятельные артисты Орджоникидзевского вагоно-ремонтного завода прославились на всю страну — они были участниками одной из первых передач Центрального телевидения из цикла «Наш адрес — Советский Союз». Не зря в то время пели «Нам песня строить и жить помогает...» Активный отдых действительно прибавлял сил, помогал лучше трудиться.



УЧИСЬ БЫТЬ ХОЗЯИНОМ

Жизнь ставила новые задачи. И решать их могли только люди сознательные и образованные. Поэтому на ОВРЗ открыли 13 школ коммунистического труда и курсы для инженерно-технических работников по изучению актуальных вопросов социалистической экономики. Многие специалисты посещали и семинар по изучению экономической политики партии, который вел главный инженер и будущий директор завода Вячеслав Павлович Трондин.



Вячеслав Павлович Трондин

Результатом всеобща был подъем производительности труда за счет внедрения технических новшеств. Так, слушатели экономического семинара И. Страшко, А. Дзугев, Н. Александров, М. Рычков и А. Айвазов принимали самое активное участие в разработке и запуске конвейера по ремонту и сборке автосцепок. Эффект от его внедрения оценивался в 8700 рублей в год. А изготовление самоходной установки для наружной окраски поверхностей цельнометаллических вагонов в электро-статическом поле позволило повысить производительность труда в четыре (!) раза. При этом было сэкономлено свыше 16 тысяч рублей.

Каждый на своем рабочем месте стремился повысить эффективность труда. Например, созданная в 1970 году бригада по ремонту стоек битумных вагонов К. Гюева уже через год увеличила объем работы, выполняя его меньшим составом. Большой вклад в успех общего дела вносили и рационализаторы. Только два предложения начальника литейного цеха В. Воронкова дали в заводскую копилку около 7 тысяч рублей экономии. Если кратко, то суть одного из них заключалась в том, что раньше при отливке запоров лобовых дверей формовщики использовали тяжелые стержни, а теперь необходимость в них отпала.

Первой на предприятии выполнила план девятой пятилетки бригада столяров деревообделочного цеха Б. Ляликова. А лидировал во внутриводском соревновании коллектив сборно-товарного цеха. Только в 1973 году дополнительно к плану вагоноремонтники выпустили продукции на 350 тысяч рублей. И это был результат работы тех школ коммуни-

стического труда, в которых учили сознательно и по-хозяйски относиться к делу.

В то время все увлеклись научной организацией труда, которая предполагала системный подход, а не внедрение отдельных технических новшеств. Ею настойчиво занимались главный инженер В. Трондин, его заместитель А. Дзущев, заместитель начальника завода по коммерческой части Г. Тхапсаев, инженеры и конструкторы Л. Островская, О. Галич, И. Голикова, И. Страшко, В. Белкин, М. Рычков, Ю. Давыдов, М. Шапиро и Л. Сога.

Научная организация труда включала в себя массу мероприятий — начиная от рациональной организации каждого рабочего места и заканчивая механизацией и автоматизацией производственных процессов. Эффект был огромен. Так, реконструкция в товарном цехе конвейерной линии по ремонту цистерн с одновременной механизацией подкатки под вагоны отремонтированных тележек позволила в полтора раза увеличить производительность труда. Там же в 1974 году был запущен новый универсальный конвейер.

Все было тщательно продумано. Например, в цехе, где ремонтировались пассажирские вагоны, кран-балки оснастили разнообразными подъемными механизмами — и работа сразу пошла живее. В пассажирском цехе смонтировали и специальную установку по заправке систем отопления вагонов водой — и это сократило трудоемкость операции в четыре раза. Новейшей техникой был оборудован и участок по формированию колесных пар с роликовыми подшипниками, что позволило увеличить выпуск продукции.

А вот еще немаловажное достижение: Орджоникидзевский вагоноремонтный завод имени С. М. Кирова стал головным предприятием на сети железных дорог СССР по ремонту цистерн! Причем единственным в стране, который создал для этого техническую базу своими силами.

Был разработан комплексный план внедрения прогрессивных технологий. Согласно этому плану модернизировались многие цеха и участки. Так, в кузовном отделении сборно-пассажирского цеха стены нарастили вверх на семь метров и заменили перекрытие. Установленные там две кран-балки обеспечили полную механизацию трудоемких работ.

Чтобы сэкономить время и дорогостоящие материалы, в ремонтно-комплектовочном цехе создали новое отделение по защитно-декоративному покрытию деталей вагонов эпоксидными смолами. А при изготовлении новых и реставрации старых зеркал вместо дорогостоящего серебрения стекла стали использовать алюминирование. Появилась и первая вакуумная установка с программным управлением, освоить ее заводчанам помогли на Новороссийском вагоноремонтном заводе в порядке оказания технической помощи.

Технических новшеств было так много, что их трудно даже перечислить. Например, при ремонте деталей люлечного подвешивания стали использовать полуавтоматическую наплавку порошковой проволоки. А для бесшумной клепки буферных тарелей своими силами изготовили гидравлическую скобу, которая могла обеспечить давление в 30 тонн. Производительность труда при этом выросла почти в два раза, не говоря уже о том, что люди наконец-то были избавлены от невыносимого шума.

Научная, инженерная мысль не стояла на месте. Конструкция железнодорожного подвижного состава совершенствовалась, и это заставляло менять и технологию его ремонта. Так, сложнее стало электрооборудование пассажирских вагонов — и на ОВРЗ появился новый цех по ремонту электрооборудования, который возглавил опытный специалист А. Корсаков.

Было осуществлено техническое переоснащение цеха, в котором производился капитальный ремонт грузового подвижного состава. Поточно-конвейерным способом стали ремонтировать автосцепки, а также выполнять разборку, ремонт и испытание триангелей тормозной рычажной передачи тележек грузовых вагонов. При ремонте надрессорных балок вагонных тележек с использованием сварочно-наплавочных работ удалось практически полностью исключить ручной труд. В связи с заменой колесных пар с подшипниками скольжения в 1974 году началось строительство нового отделения по ремонту колесных пар с буксами на роликовых подшипниках. По мощности оно почти в пять раз превышало старое.

Увеличение объемов производства потребовало большего количества сжатого воздуха и пара. Поэтому по предложению главного энергетика завода Аристиды Панайотиди была усилена мощность компрессорной станции и котельной, взамен старых паровых агрегатов установлены четыре новых котла. Обновлено оборудование в вентиляционном и гальваническом отделениях. Благодаря этому улучшилась вентиляция рабочих мест и общая аэрация цехов, появились тепловые завесы на воротах. Эта работа велась под руководством мастера вентиляционного отделения В. Белкина, который позже возглавил ремонтно-механический цех.

За годы девятой пятилетки (1971–1975 гг.) был построен новый корпус сборно-товарного цеха, реконструирован и расширен колесный цех, почти удвоилась площадь ремонтно-механического цеха. Заново был отстроен и ряд вспомогательных участков.

Все планы выполнялись и перевыполнялись. И страна не жалела наград для героев труда. Одними из первых на ОВРЗ кавалерами ордена Трудовой Славы 3-й степени были слесарь Ю. Пудовкин и мастер А. Дзеранов из сборно-пассажирского цеха. А слесарь товарного цеха М. Кодзаев стал первым кавалером ордена Трудовой Славы двух степеней. Получить третью не удастся — объявленная Михаилом Горбачевым перестройка приведет к нивелированию званий и наград. Трудовая слава останется в прошлом.

А до этого труженикам было всемерное уважение и признание. Портреты самых достойных вывешивали на заводской Доске почета. Среди них были К. Зимин и Ю. Матвеев из сборно-товарного цеха, В. Ковешников из сборно-пассажирского. Ю. Милевич из кузнечного, В. Вехов из инструментального, В. Каледин и П. Майоров из колесного, А. Солод из транспортного и В. Главчанский из электровагонного цехов. Звучал призыв: «Равняйтесь на них!»

МЫ РАБОТАЕМ НА ОТРАСЛЬ

В заводском музее, который был заново создан несколько лет назад, сохранились не все портреты руководителей, возглавлявших завод на протяжении столетия. Но фотография Павла Назаровича Пашенко там есть.



Павел Назарович Пашенко

Пашенко был назначен начальником ОВРЗ в 1977 году. Его перевели в Орджоникидзе из Целинограда, где он командовал таким же предприятием. В представлении главка МПС в Северо-Осетинский обком КПСС говорилось:

«Учитывая, что Орджоникидзевский вагоноремонтный завод в настоящее время находится в сложных условиях, главное управление МПС считает, что во главе завода должен быть опытный руководитель, знающий организацию и технологию ремонта вагонов, а также специфику работы предприятия».

Павел Назарович по специальности был инженером-вагонником (окончил железнодорожный техникум и Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта). Под его руководством в Целинограде был внедрен поточно-конвейерный метод ремонта грузовых вагонов, что обеспечило быстрый выход на проектную мощность. Завод скоро стал передовым в отрасли. А его начальник был награжден орденом Трудового Красного Знамени и знаком «Почетному железнодорожнику».

По словам заводчан, с приходом Пашенко ОВРЗ, можно сказать, поднялся. Павел Назарович всегда приходил на работу в железнодорожной форме. И тем самым словно говорил подчиненным: мы — часть железнодорожной отрасли, поэтому на нас распространяется и ее устав, и дисциплина.

Новый начальник опытным взглядом определил слабые места в производственном процессе. Но ликвидировать их была задача непростая при существующем уровне финансирования и том отношении к отраслевым заводам, которое в то время бытовало. Как ни горько это говорить, но вывод ремонтного производства на современный уровень никогда не был приоритетом для МПС.

На первом месте всегда стояли перевозки грузов: перевезти больше, быстрее, обеспечив спрос народного хозяйства.

Поэтому рассчитывать приходилось в основном на свои силы. Без остановки производства заводчане сумели частично реконструировать цеха. Сами завершили и строительство нового литейного цеха, который предприятию был очень нужен. С запуском производства точного стального литья была практически исключена механическая обработка деталей. Высвободились и рабочие руки. А самое главное — себестоимость изготовления литых деталей снизилась почти вдвое.

Над внедрением новой технологии работали главный металлург Н. Пятков, начальник сталелитейного цеха Ю. Саенко, технолог С. Галайко и рабочие: слесари-инструментальщики Ю. Пудовкин, С. Цахилов, модельщики М. Тишаков и Р. Таламаненко, литейщик В. Ярыгин. В истории ОВРЗ останутся их имена.

Однако что бы ни придумывали заводские умельцы и конструкторы, а старый завод в одночасье не сделаешь новым. Одна треть производственных операций по-прежнему выполнялась вручную.

Но трудовая инициатива не иссякала. Так, в деревообделочном цехе коллективы участков, которые возглавляли М. Кузнецов и Т. Шаумян, добились снижения отходов вдвое и вдобавок занялись выпуском товаров народного потребления (плинтусов, оконных и дверных блоков, мебели), которые с удовольствием покупали горожане. А для детских садов заводчане поставляли столы, стулья, шкафы и беседки для игровых площадок.

Проблема модернизации обострилась в годы одиннадцатой пятилетки (1981—1985 гг.). Начались сбои в работе ряда подразделений. Пришлось перестраивать организацию работы в сборно-пассажирском цехе, который тянул назад весь завод. А сборно-товарный цех в 1982 году все-таки реконструировали. И он сразу вышел вперед. Если раньше там ремонтировали 700 битумных полувагонов, то после реконструкции — 1200! Бригада Ю. Матвеева стала победителем отраслевого соревнования, а ОВРЗ был занесен на республиканскую Доску почета.

С целью повышения эффективности производства началось создание крупных комплексных бригад. Уже к маю 1983 года их насчитывалось на заводе около 150. Шел поиск мотивации производительного труда. Так, при расчете заработка каждого члена бригады стали применять коэффициент трудового участия. И это не могло не сработать. Протоколы общезаводских собраний того времени хранят фамилии тех, кто добился самых высоких показателей. Это были бригады В. Брачковского, В. Портнягина, Ю. Матвеева из сборно-товарного и В. Стерленко — из электровагонного цехов. Они являлись примером для остальных.

«ЗЕМЛЮ СВОЮ ТРАВИТЬ НЕ БУДУ!»

А в 1985 году на Орджоникидзевском ВРЗ произошла очередная смена руководства. Павел Назарович Пашенко ушел на заслуженный отдых, и возглавить ВРЗ предложили Николаю Варламовичу Татрову. Это был свой человек для Северной Осетии — руководил Госпланом Республики, был депутатом ее Верховного совета. У Татрова имелся солидный опыт — он командовал крупным оборонным заводом. И тут вдруг предлагают пойти на абсолютно новое для него производство. Он стал отказываться: «Я ведь не железнодорожник». Но в то время в партийных органах разговор был короткий: или идешь, куда партия приказывает, или клади партийный билет на стол.

Пришлось пойти. Картина, представшая перед Татровым заводе, ужаснула. После стерильно чистой оборонки — черные от мазута полы и стены в цехах. Грязные руки, спецовки и даже лица. Но откуда быть чистоте, если в ремонт приходили замазученные цистерны с остатками горючего и битума. Моечных машин не было. Отмывали их вручную. Грязь расплзалась во всей территории завода. Поэтому первое, что пришлось делать новому руководителю, — вывозить грязь КамАЗами. А параллельно решать и другие проблемы. Одной из самых острых был дефицит кадров: на заводе не хватало квалифицированных рабочих и инженеров. Свободные руки несложно было найти в той же соседней Ингушетии. Гораздо труднее воспитать из новых людей кадровых заводских рабочих.



Николай Варламович Татров

Решать все эти проблемы помогал партком завода, возглавляемый энергичным инженером Георгием Кануковым. В то время партийная организация ОВРЗ была одной из лучших в Республике. Неудивительно, что ее секретарю вскоре доверили очень ответственную должность в обкоме КПСС. На высоте была тогда и комсомольская организация, вожаком которой являлась Галя Бо-рукаева. Галина и сегодня работает на заводе с тем же огоньком.

Основой основ считал начальник ОВРЗ социальные вопросы.

«Нужно думать о человеке, если хочешь закрепить кадры на предприятии. — вспоминает сегодня Николай Варламович. — Мы для этого много сделали: отремонтировали столовую, буфеты в цехах открыли, заработал и заводской клуб, довели до ума подсобное хозяйство. Завод в то время содержал большую социальную инфраструктуру — 22 дома, четыре огромных общежития, в том числе два семейных, и четыре детских сада. В поселке Заводской две улицы были наши. В сфере ЖКХ постоянно что-то случалось: протекала вода, ломалось отопление — и люди жаловались. Но мы навести там порядок. А кроме этого приступили к строительству двух новых жилых домов. Я поручил это своему заместителю Роберту Акакиевичу Цинделиани, который взялся за дело очень серьезно. Когда все наладили, народ повеселел. У нас и Дом культуры был замечательный, а хор ветеранов славился на всю Республику. Эх, жаль, что не видели, как наши заводчане танцевали русские и осетинские танцы!»

Но все же главным было производство. К 1985 году заводские специалисты под руководством главного механика Батраса Гадзаонова запустили в литейном цехе две электродуговые сталеплавильные печи ДСП-1,5, оснащенные современной системой газоочистки, предотвращающей загрязнение окружающей среды. Это позволило получить качественную сталь и начать отливку корпусов роликовых букс, спрос на них был очень высок на сети железных дорог.

«Это сейчас завод заказы ищет, а тогда от них отбивались. — говорит Татров. — В 1985 году, когда я пришел сюда, было отремонтировано 1497 вагонов. А к концу двенадцатой пятилетки мы ремонтировали уже более 4 тысяч единиц подвижного состава в год — в два раза больше! Помимо этого, производили до 500 тонн стального литья и столько же штампованных изделий. Пассажирских вагонов выпускали из ворот завода до 300 в год, а количество отремонтированных колесных пар довели до 15 861».



Тогда каждый день и каждый час шел спрос за план, поэтому так ударно и работали. Неудивительно, что к концу очередной пятилетки большая группа тружеников ОВРЗ была награждена орденами и медалями. Кавалером ордена Трудового Красного Знамени стал модельщик Н. Деев, орден «Знак Почета» получили слесарь С. Асламурзаев и электросварщик Б. Кодзаев, орден Трудовой Славы III степени — столяры Р. Батяев и В. Трошилов.

И что же помогло добиться успеха? Американский опыт. Николай Татров ранее учился в Академии народного хозяйства — посылали тогда директоров заводов слушать лекции известных экономистов-академиков Абе́ла Аганбе́гяна и Леони́да Аба́лкина. А потом была и поездка в США для ознакомления с капиталистическим производством. Там он узнал много нового о методах стимулирования труда. В частности, то, что на многих американских заводах зарплату рабочим выдают в конце рабочего дня, чтобы мотивировать их трудиться более напряженно и производительно. Он использовал это и у себя на предприятии. К концу рабочей смены посылал кассира по заводским цехам — люди и старались, чтобы принести домой повышенный заработок.

Татров не ходил по заводууправлению в мундире. Однако каждый знал: этот интеллигентный человек стелет жестко. Но душа у него есть. Пришли как-то к нему двое: жениться парень решил, а на свадьбу нужны большие деньги — раз-

решите, мол, заработать. Разрешил! Молодой рабочий выложился и за месяц заработал более 300 рублей. Вот только выдавать их пришлось два месяца правдами и неправдами. Не позволяли в то время платить людям такие деньги. Начальника ОВРЗ даже вызвали по этому поводу в горком КПСС. «Так вы, оказывается, за бедность боретесь?» — поинтересовался он у партийных функционеров. Можно представить, какая была реакция. Хорошо, что выговор ему тогда не вкатили.

Именно Николаю Варламовичу Татрову и завод, и столица Северной Осетии обязаны тем, что избавил их от



вредного производства и назревавшей экологической катастрофы. На предприятии, находящемся чуть ли не в центре города, ремонтировали в то время битумовозы, которые в большом количестве шли в Орджоникидзе со всех концов Советского Союза. Поступали они страшно грязными — на дне каждой цистерны находили по одной-две тонны застывшего битума. Как очищать их? Иного способа не было, как плавить и выжигать. Шлейф вонючего черного дыма стелился на сотни метров от завода, окрашивая в серый цвет городские кварталы. Дышать было нечем. Народ возмущался: «Травите нас!» ОВРЗ не раз штрафовали. Но ничего не менялось, пока руководитель завода не решил положить этому конец.

Он собрал документы, подготовил соответствующую бумагу и сумел убедить заместителя министра путей сообщения СССР Нигматжана Исингарина наложить на ней резолюцию: «Прекратить ремонт битумовозов на ОВРЗ!»

Но вагоны все шли — и тогда Татров стал отправлять их обратно. Но их разворачивали и снова посылали в Орджоникидзе. Так месяца два и гоняли туда-сюда. МПС объявило за это выговор начальнику завода (кстати, первый и единственный за всю его трудовую биографию). Но Николай Варламович твердо стоял на своем: «Травить людей и землю свою не буду!» И в конце концов битумовозы сняли с производственного плана ОВРЗ.



Сергей Савельевич Гугаев

А в 1991 году Татрова избрали депутатом Верховного совета Северной Осетии. Там нужны были люди с такими, как у него, опытом и авторитетом. Поэтому вскоре он перешел на работу в республиканский парламент.

Вагоноремонтный завод всегда был кузницей кадров для Республики. Примеров тому множество, приведем всего лишь два: бывший начальник ОВРЗ Павел Назарович Пашенко возглавлял промышленно-транспортный отдел обкома КПСС. А Сергей Савельевич Гугаев, руководивший заводом в 1955—1959 годах, был избран первым секретарем Орджоникидзевского горкома КПСС. В честь него была названа одна из улиц Владикавказа.

ПЯТИЛЕТКА БЕЗ ПЛАНА

Жизнь текла своим чередом. Как и прежде, проводились общезаводские собрания, и вели там разговор об эффективности производства, намечали планы жилищного строительства. В 1990 году на жилье было выделено 400 тысяч рублей, планировали, что более 200 заводчан отпразднуют вскоре новоселье. Руководство и профком предприятия обсуждали, как выкроить финансовые средства на жилищное строительство и в новой пятилетке.

Радовало подсобное хозяйство. Оно развивалось и подкармливало завод в те отнюдь не сытые годы. Заместителем директора по кадрам и быту тогда был Роберт Акакиевич Цинделиани, и он рассказывает:

«Мы получили указание МПС разработать комплекс мер по увеличению производства продуктов для общественного питания, созданию садово-огородных товариществ и дачных кооперативов. Хозяйство у нас было большое: 285 голов свиней в 1989 году, а в 1995-м — уже 325 голов. Ежегодно мы получали более 300 тонн мяса и реализовали его на заводе по 3 рубля за килограмм, ниже рыночной цены».

Каждому цеху выделяли и земельные участки, чтобы сажать картошку. Замдиректора сам ездил их межевать. Договаривался он и о поставке помидоров и огурцов из Средней Азии, добывал для заводчан крупу и макароны. Столовая была на заводе шикарная — со всего города ездили пироги заказывать. Очень уж вкусные пекли! Да и кормили недорого.

На заводе производились и товары народного потребления, и это давало дополнительные доходы. Удивительно, но даже двери из дуба для Дома правительства Республики делали заводские умельцы! Вагоноремонтный завод обеспечивал мебелью детские сады в городе. Да и заказы горожан выполнял — изготавливал наличники, плинтуса, садовую мебель, ограды.

Вспоминая советское прошлое, Надежда Георгиевна Громыко, чей стаж на заводе составляет почти 40 лет, замечает: «Мы всегда были уверены в завтрашнем дне. Работали вместе и на парады ходили вместе. И всегда знали, что будем делать завтра».

На тринадцатую пятилетку намечалась большая реконструкция старейшего в стране вагоноремонтного предприятия. МПС планировало выделить на нее 18 миллионов рублей. По заданию министерства Ростовский институт «Желдорпроект» начал разрабатывать соответствующее технико-экономическое обоснование.

И никто тогда даже предположить не мог, что не будет уже больше никаких пятилеток. Кончилась советская власть, а вместе с ней и плановая экономика.

С распадом Советского Союза началась новая страница в истории и страны, и Орджоникидзевского вагоноремонтного завода.

ГЛАВА II

НА КРУТЫХ ПОВОРОТАХ СУДЬБЫ





УДЕРЖАТЬСЯ НА ПЛАВУ

Распад огромной державы в 1990-е годы и создание некоей аморфной структуры под названием СНГ не могли не сказаться и на железнодорожном транспорте. Ранее сеть железных дорог, как кровеносными сосудами, связывала тысячи предприятий в советских республиках, которые выпускали продукцию в кооперации друг с другом. А тут связи разом оборвались, пересохли капилляры и иссыхали артерии. Экономика впала в коллапс.

Все это аукнулось падением объемом перевозок грузов. Они снизились практически вдвое. Десятки тысяч вагонов оказались лишними и были выведены из эксплуатации — отставлены в резерв или порезаны на металлолом. Временно упал спрос и на заводской ремонт. Зачем ремонтировать, если можно заменить неисправный вагон взятым из резерва или снять детали и узлы с отставленного в запас?

Вагоноремонтные заводы отрасли остались без заказов. Они были брошены буквально на грань выживания. Нет, их не оставили совсем без работы, но объемы давали такие, чтобы только не остановить производство. Руководство страны и отрасли понимало: в противном случае, оказавшись безработными, тысячи людей выйдут на улицы.

В стране начинался массовый передел собственности, но он еще не коснулся МПС, которое пока оставалось «государством в государстве».

С 1990 года Орджоникидзевский вагоноремонтный завод имени С. М. Кирова стал называться Владикавказским — после того как городу Орджоникидзе вернули старое название Владикавказ.

Директора на предприятии в то время менялись так часто, что рабочие не успевали запоминать их имена. Один, приехав из Одессы, пронесся по заводу как пушечное ядро, пригрозив всех уволить: одного за то, что не так стоял, а другого — что не там встречал. А потом еще он и загулял. Кончилось все это тем, что секретарь парткома Владимир Мамонтов, посмотрев на эти художества, пригласил на заседание одного из руководителей обкома КПСС и заявил: «Этот человек у нас работать не должен!» И в тот же день решением обкома новоиспеченный начальник был освобожден от должности.

Спустя год на заводе были объявлены первые (и последние) выборы директора. Игры в демократию были тогда модными. Но люди голосовали искренне. Общезаводское собрание практически единогласно выбрало Владимира Александровича Мамонтова. Его знали, он много лет проработал на заводе и, прежде чем возглавить партком, был заместителем начальника ОВРЗ по производству.

Менеджменту и маркетингу будущий руководитель учился в Нью-Йоркском университете. Там слушателям предлагали тест: как фирме выжить



Владимир Александрович Мамонтов

в экстремальной ситуации? Но он был легкой задачей по сравнению с той, что пришлось решать у себя дома, на заводе, в лихие 90-е... Более двух лет на финансовые счета ВВРЗ не поступало ни копейки!

«Мы предприятие государственное, — говорил Владимир Александрович в одном из интервью. — Работаем по госзаказу: ремонтируем вагоны для МПС и Министерства обороны. Государство же в лице двух этих ведомств за работу нам не платит. Долг Минобороны подходит уже к миллиарду (в неденоминированных рублях. — Прим. авт.). А если мы не заплатим налоги, то штраф выписывают нам, а не Минобороны. Получается, государство штрафует нас за то, что само нам не платит. Такой вот абсурд!»

Многие вагоноремонтные заводы в то время перешли на трехдневную рабочую неделю. Часть из них «легла» и больше не поднялась.

Права старая пословица: «Не то забота, когда много работы, а то забота, когда нет работы». Владикавказский вагоноремонтный завод был загружен едва ли на половину своей мощности. Всех удивляло: разве он еще жив?

Тех, кто «лег», остановил конвейеры, не проверяли. Донимали проверками тех, кто еще работал. Как-то на ВВРЗ приехали сразу две комиссии — одна из городской, другая из республиканской налоговой инспекции. В заводоуправлении даже специальную комнату выделили, повесив табличку «Кабинет проверяющих» и приветствие «Добро пожаловать!» И кабинет этот не пустовал. Телекомпания «Мир» в одной из передач рассказала об этом на всю страну.

Но как же удалось заводу удержаться на плаву? Главным образом за счет предприимчивости. Директору и его заместителям приходилось выстраивать замысловатые бартерные цепочки.

К примеру, нужно оплатить электроэнергию «Севкавэнерго». Знали, что оно получает ее с Невинномысской ГРЭС, а той уголь доставляет Северо-Кавказская железная дорога, задолжавшая, в свою очередь, заводу за ремонт вагонов. Вот и договаривались о взаиморасчетах продукцией и услугами. Иногда это удавалось, иногда — нет.

Точно так же пытались решать и проблему с налогами: был случай, когда комбинат «Азот», чей долг ВВРЗ за ремонт минераловозов превышал миллиард рублей, расплатился минеральными удобрениями, которые были реализованы через другую сложную цепочку.

Сегодня это выглядит дико. А в то время иначе было не выжить.

Выручали и связи с Уфимским нефтеперерабатывающим заводом. Тот отправлял во Владикавказ свои цистерны (ВВРЗ ведь был головным предприятием отрасли по ремонту нефтебензиновых цистерн) и расплачивался горючим. Реализовать оптом не всегда удавалось, поэтому, случалось, зарплату рабочим выдавали бензином. Те продавали его канистрами на обочинах дорог, чтобы кормить семьи.

Но бензин — товар ходовой, а иногда ведь вместо денег давали хозяйственное мыло или краску. Завод брал все, что предлагали ему в качестве оплаты за ремонтные работы: доски, металл, стекло, лак, краску. Из Уфы однажды прислали вагон деревоплиты, а из Липецка — стального листа.

И такая ситуация была не только во Владикавказе: зарплату на многих предприятиях страны не платили месяцами, а то и годами. Хорошо, что люди хоть что-то получали. Многие, конечно, возмущались. Один из заводчан даже написал руководству Республики Северная Осетия: до каких, мол, пор будете унижать рабочий класс, превращая его в торговцев и спекулянтов?!

«Главная моя задача сегодня, — говорил директор, — как можно дольше продержаться, чтобы не потерять людей».

Но часть работников все-таки ушла тогда с завода — подались на рынки, в бизнес. Некоторые позже вернулись, остальных потеряли навсегда. Среди ушедших было немало высококвалифицированных рабочих и инженеров. Именно в те тяжелые 90-е годы была частично утеряна преемственность поколений, которой всегда гордился ВВРЗ.

«Остались самые стойкие, — рассказывает сегодня один из рабочих. — Те, для кого главной была не зарплата (хотя всем кушать надо!), а чтобы жил завод».

Среди тех, кто не бросил свое предприятие в трудную минуту, были трудовые династии Булацевых, Брачковских, Винниковых. Не покинули его главный механик Бараз Гадзаонов, начальник электроцеха и будущий председатель заводского профкома Александр Моисеев, слесарь-сборщик Сергей Духанин, экономист Наталья Алаторцева, работник отдела труда и заработной платы Раиса Рахманова и многие другие.

Все вместе они пережили и еще одну беду — осетино-ингушский военный конфликт. Осенью 1992 года бои шли на окраине Владикавказа — и пули летали прямо над территорией вагоноремонтного завода. Если бы ингушские боевики прорвались, защищаться было бы нечем, так как автомат был только у директора. У него на столе долго лежала пуля — в память о тех страшных днях.

Но судьба готовила заводчанам новые испытания.

ШЕСТЕРО ПРОТИВ ВСЕХ

В стране развернулась массовая приватизация государственных предприятий. Реформаторы полагали, что частный бизнес будет управлять ими эффективнее, чем государство. Но в народе все это окрестили «прихвятизацией». Потому что предприимчивые дельцы, пользуясь несовершенством нового законодательства, тут же прибрали к рукам лакомые куски государственной собственности.

Не обошло это и Владикавказский вагоноремонтный завод. В один прекрасный день там появилась группа деловых людей, не скрывавших своих намерений. Они прошлись по заводской территории, открыто обсуждая вопрос: можно ли в цехах ВВРЗ организовать выпуск водки?

Надо сказать, алкогольный бизнес захлестнул в то время Северный Кавказ. Спиртовые заводики открывались на каждом шагу. А тут роскошная территория, да почти в центре Владикавказа! Цеха большие, изолированные, есть подъездные пути и маневровые тепловозы — с вывозом продукции проблем не будет. Лучшего места для производства водки и искать не надо.

Но «купцы» делили шкуру неубитого медведя: вагоноремонтный завод был государственным предприятием и акционироваться пока не собирався. Непрошеным гостям указали на выход. Однако это был первый тревожный звонок, пока тихий...

Потом стало звенеть громче.

26 октября 1996 года на ВВРЗ нагрянули налоговая инспекция и налоговая полиция. Они арестовали за долги часть заводского имущества. Платить налоги в бюджет было нечем. Не бензином же или мылом?!

В результате были выставлены на аукцион и проданы гараж, столовая, заправочная колонка и другие объекты недвижимости. Кстати, гараж площадью 900 квадратных метров отдали новому хозяину буквально за бесценок. Много ли получило от этого государство? Или от того, что двухэтажное здание заводской столовой ушло на распродаже по цене обычной двухкомнатной квартиры?



Скорее всего, дело было не в долгах (они только предлог), а в том, что кто-то очень хотел заполучить в свою собственность завод целиком или по частям. Но пока удалось отхватить лишь кусок территории.

МПС молчало. По-видимому, никак не могло решить, что же делать с заводами? До распада Союза в Главном управлении по ремонту подвижного состава и производству запчастей насчитывалось 80 специализированных предприятий. Часть из них теперь оказалась за границей. Но и тех, что остались, было многовато — сеть сократилась, да и вагонный парк уменьшился. А в условиях падения объемов перевозок и снижения доходов стало тяжело находить для них финансовые ресурсы.

От ремонтных заводов решили избавиться. В ноябре 1997 года был опубликован указ Президента России Бориса Ельцина «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации». Этот документ дал право правительству страны выводить из состава железнодорожной отрасли различные предприятия и подразделения, «непосредственно не связанные с организацией движения железнодорожного транспорта и обеспечением безопасности железнодорожного движения».

И в марте 1998 года из структуры федерального железнодорожного транспорта были выведены 24 вагоноремонтных и локомотиворемонтных заводов с целью дальнейшей их приватизации. Вот только большая часть этих предприятий не была готова к «свободному плаванию». Устаревшая техническая база и тяжелейшее финансовое положение не давали шансов выжить в рыночных условиях. С начала 1990-х на ремонтных предприятиях не было и стабильных объемов работы. Людей приходилось целыми цехами отправлять в отпуска без содержания.

В феврале 1999 года директоров отраслевых заводов пригласили на заседание коллегии МПС.



И министр путей сообщения Николай Аксененко поставил перед ними вопрос ребром: необходима приватизация! Шесть представителей совета директоров высказали свое несогласие с позицией министра. И заявили, что если этой идее дадут зеленый свет, они подадут заявления об уходе. Среди этих шестерых был и директор Владикавказского вагоноремонтного завода Владимир Мамонтов.

Но это не могло остановить уже запущенный процесс. В мае того же года было подписано еще одно постановление правительства РФ, согласно которому оставшиеся 12 заводов, в том числе и Владикавказский ВРЗ, вывели из состава МПС.

А это означало потерю не только финансовой поддержки мощного ведомства, но и всех железнодорожных льгот для заводчан, в том числе бесплатного проездного билета на работу и в отпуск. Сам завод от приватизации абсолютно ничего не выигрывал: все средства от продажи должны были пойти в федеральный бюджет, а предприятию, как писала тогда газета «Северная Осетия», «останется только дымок паровоза».

Перед Владимиром Александровичем Мамонтовым встала дилемма: поступиться совестью или покинуть завод. Он предпочел уйти и положил заявление об уходе на стол заместителя министра путей сообщения. И это было самое трудное решение за всю его жизнь: ведь заводу отдал 28 лет, причем девять из них был директором!

Между тем приватизацию ремонтной базы отрасли решено было притормозить. Для этого были серьезные основания. К 1999 году износ вагонного парка на железнодорожном транспорте по сравнению с 1995-м вырос с 40 до 60%. И очень остро встал вопрос: кто будет ремонтировать подвижной состав, если продать заводы? А главное — во что это обойдется? Поэтому решено было создать при МПС две дирекции: одну по капитальному ремонту и строительству грузовых и пассажирских вагонов, а вторую — по капитальному ремонту локомотивов и производству запасных частей.

Пока кипели эти страсти, Владикавказский вагоноремонтный завод все более погружался в долговую яму. Если раньше вагоны шли в ремонт сплошным потоком, то теперь — хилым прерывистым ручейком. Объем производства уменьшился в несколько раз. Сказывалась не только общая ситуация в отрасли, но и начавшаяся война в Чечне. Кто будет отправлять подвижной состав на Северный Кавказ, когда там взрывают железные дороги?

Против завода работал и экономический фактор. Предприятие находится вдали от магистральных путей. А железнодорожные тарифы к тому времени выросли настолько, что перегон в ремонт стал стоить почти столько же, что и сам вагон.

Предприятие опять оказалось на грани выживания.

ДОЛГ ПЛАТЕЖОМ КРАСЕН

В мае того же 1999 года был назначен новый директор завода Владимир Павлович Бахмат. Впрочем, новым он здесь не был — 25 лет отработал на разных должностях, знал и производство, и людей.



Владимир Павлович Бахмат

«Самое трудное для коллектива — это поверить в свои силы, — говорил он сразу после назначения. — В должниках всегда ходить не очень приятно, но особенно гнетут долги по налогам. Наше предприятие задолжало в бюджеты всех уровней 11 миллионов 600 тысяч рублей. Можно было бы ухнуть в эту долговую яму и больше из нее не выбраться. Хорошо, что руководитель налоговой службы Республики отнесся к этой ситуации с пониманием. Нам дали тайм-аут для оздоровления финансового положения. Поэтому нельзя терять время».

Но сгустившиеся над заводом тучи рассеять было нелегко. На 1999 год с ВВРЗ были заключены договоры на ремонт 1190 вагонов. Этого было явно маловато, чтобы расплатиться с долгами. Пришлось искать дополнительные заказы. В результате удалось добавить к плану еще 400 единиц подвижного состава. Узнав о том, что завод может проводить гидравлические испытания цистерн для перевозки сжиженного газа, пообещали прислать в ремонт свой подвижной состав компании «Химпром» и «СГ-Транс». И обещание сдержали: были подписаны договоры на ремонт 120 таких цистерн.

Заводчане брались и за мелкую работу, понимая, что маленькое дело лучше большого безделья. ВВРЗ получил заказы на запчасти от Северо-Кавказской, Куйбышевской и Западно-Сибирской железных дорог.

С увеличением объемов производства рентабельность должна была повыситься до 7–12%. Без полной загрузки трудно сводить концы с концами. Тем более что цены на ремонт подвижного состава определяло МПС, и они были таковы, что на развитие и обновление предприятий ничего не оставалось. Неудивительно, что директора роптали. В конце концов им удалось убедить руководство отрасли повысить на 20–25% стоимость ремонта пассажирских вагонов. Но это, по расчетам экономистов, позволяло здесь лишь свести убытки к нулю.

Тем не менее завод на глазах оживал. В мае отремонтировали 130 грузовых и 12 пассажирских вагонов, а в июне — уже 160 и 15.

«Мы еще не забыли, что это такое, когда нет объемов работы и нечего ремонтировать, а соответственно, нечего и получать в зарплату, — рассказывала газете «Северная Осетия» начальник товарного цеха Любовь Кодзаева. — Поэтому выходим уже четвертую субботу на работу. Идем как на праздник, хоть дома куча дел и срываются планы отдыха. Но сегодня наше личное и государственное благополучие зависит только от нашего усердия и работоспособности».

Новому директору все же удалось вдохнуть в людей надежду.

«Нарастим объемы, — говорил Владимир Бахмат, — все долги государству вернутся сторицей. И людям своим, кто не покинул завод в самые тяжелые дни, тоже отдадим все, что задолжали».

Пришлось, конечно, закрутить гайки. От начальников цехов требовалось не только выполнить сменное задание, но и соблюсти условие: уложиться в смету ремонта. Поэтому стали считать каждую копейку...

Самая главная деталь того времени: молодежь потянулась на завод. Четверо парней, отслуживших армию, пришли — двоих взяли слесарями, остальных приняли сварщиками. Раньше на заводской проходной висел обтрепанный листок: «Приема на работу нет», а теперь в республиканскую газету дали объявление: «На ВВРЗ требуются рабочие».

Но из безденежья выбираться было очень трудно, несмотря на принятое федеральным правительством решение о реструктуризации налоговых долгов. Спустя год предприятие по-прежнему пребывало в долгах. К концу мая 2000 года они составляли более 11 миллионов 800 тысяч рублей. Налоговая полиция арестовала финансовые счета, на которых нашла всего-то 300 тысяч рублей.

Судьба ВВРЗ висела буквально на волоске.



«МНЕ ЭТОТ ЗАВОД НЕ НУЖЕН!»

В марте 2001 года во Владикавказ прибыл министр путей сообщения России Николай Аксененко. Он ехал с твердым намерением поставить крест на нерентабельном предприятии.

Его встретил президент Республики Северная Осетия — Алания Александр Дзасохов. К заводской проходной они подъехали вместе и решили пройти пешком по территории. Но чем ближе министр подходил к полуразрушенным корпусам, тем мрачнее становилось его лицо. Наконец он заявил:

«Все, дальше не пойду, мне этот завод не нужен! Сюда надо пригнать бульдозер и сделать на этом месте детскую площадку...»

А куда девать людей? Где найти работу для тысячи кормильцев семей, если безработица на всем Северном Кавказе? Президент России Владимир Путин не случайно инициировал принятие специальной программы «Юг России»,

считая Северный Кавказ стратегически важным регионом. Об этом дипломатично и сказал высокому гостю Александр Сергеевич Дзасохов.

Он убедил министра дать заводу шанс на возрождение. Тем более что само МПС ведь и довело его до ручки. За все существование старейшего вагоноремонтного предприятия его ни разу полностью не реконструировали. Что ж удивляться тому, что техническая база там еще 50—60-х годов прошлого столетия? За последние 10 лет на обновление вообще не выделяли ни копейки. У Аксененко с Президентом Республики был, вероятно, нелегкий разговор ...

Спустя три месяца Николай Емельянович вновь приехал с визитом в Северную Осетию. Он пробыл во Владикавказе в общей сложности 19 часов. Этого времени хватило, чтобы обсудить и подписать соглашение между МПС и руководством Республики о полной реконструкции и техническом переоснащении Владикавказского вагоноремонтного завода.



Александр Сергеевич Дзасохов

Министерство путей сообщения России пообещало вложить в нее для начала 600 миллионов рублей.

Министр сообщил, что тем самым будет дан старт направлению, которое предусмотрено в программе, утвержденной правительством России 18 мая 2001 года. Ее цель — подготовить железнодорожную промышленность к работе в рыночных условиях.

А руководитель рабочей группы МПС Пшимаф Шевоцуков рассказал о состоявшемся накануне заседании экономического совета МПС и принятых решениях. Реконструкция ВВРЗ должна была начаться в январе 2002 года. Будут возведены два корпуса — сборочный цех и вспомогательный. Остальное пустят под снос. После окончания реконструкции количество работающих на заводе составит 700 человек, а территория его уменьшится до 27 700 квадратных метров. Предприятие будет специализироваться на капитально-восстановительном ремонте пассажирских вагонов. В цехах установят высокотехнологичное, в том числе импортное, оборудование. Годовой объем выпуска продукции будет оцениваться суммой более 700 миллионов рублей против нынешних 70 миллионов. А в будущем, возможно, во Владикавказе будет осуществляться не только ремонт, но и строительство новых пассажирских вагонов.

Вот такие радужные рисовались перспективы.

Но и от сладких слов порой бывает горько. Ложкой дегтя в бочке меда стал вопрос трудоустройства рабочих на период реконструкции. Руководство МПС предлагало остановить производство. Часть рабочих задействовать на демонтаже зданий и конструкций, ряд специалистов командировать для обучения на другие вагоноремонтные предприятия отрасли, остальных отправить в долгосрочные отпуска. А 225 человек предписывалось сократить.

Визит Николая Аксененко в Северную Осетию завершился торжественной закладкой первого камня в фундамент нового вагоноремонтного предприятия. Александр Дзасохов назвал этот день историческим. И это действительно так: с тех пор 16 июня 2001 года считается днем второго рождения старейшего завода.

Вот только радоваться было еще рано.

Газета «Коммерсант» 29 ноября 2001 года опубликовала интересную информацию:

«Вчера министр путей сообщения Николай Аксененко был вызван из отпуска на заседание правительства РФ, чтобы присутствовать на обсуждении представленной МПС отраслевой программы капиталовложений и инвестиций на 2002 год.

Перекраивать ее начали прямо на заседании правительства. Президент Северной Осетии Александр Дзасохов потребовал включить в нее финансирование реконструкции ВВРЗ. Любопытно, что соглашение об этом с руководством Северной Осетии МПС подписало еще летом. Но в программу на 2002 год оно почему-то не попало. В МПС пообещали «исправить это недоразумение».

А в начале 2002 года Николай Аксененко ушел в отставку. И Александру Дзасохову пришлось вести переговоры уже с новым министром путей сообщения России Геннадием Фадеевым. Они договорились о том, что реконструкция ВВРЗ начнется без остановки основного производства.

При этом решено было временно сосредоточить ремонт пассажирских вагонов в старом корпусе товарного цеха. Он был свободен, так как грузовые вагоны сняли с плана производства, а оборудование сдали в металлолом. До ввода в эксплуатацию нового корпуса там ремонтировали по три-четыре пассажирских вагона в месяц. И это помогло сохранить как технологию, так и специалистов.

Реконструкция началась со слома старого здания пассажирского цеха. Дореволюционные заводские постройки не брали ни кувалда, ни отбойный молоток — их пришлось ломать с помощью строительной техники и даже танков. К счастью, руки не дошли тогда до других зданий, иначе потом производство было бы не восстановить.

«Термин «реконструкция» совершенно не подходит к тому, что делается в реальности, — рассказывал в то время Владимир Павлович Бахмат. — По сути, создается совершенно новое современное вагоноремонтное предприятие. А это очень важно. Наш завод до этого не имел перспектив, слишком он старый. Когда-то обновление шло за счет амортизационных отчислений и тех средств, которые выделяло государство. До 600 тысяч рублей ежегодно тратилось на приобретение нового оборудования. Но с 1986 года эта система ушла в прошлое, с тех пор завод не получал ни рубля. Поэтому деньги, которые выделило МПС на реконструкцию, — очень щедрый подарок. Нам повезло: ВВРЗ оказался единственным заводом на сети железных дорог, который начали в эти годы реконструировать».

Что должно было представлять собой новое предприятие? Планировалось, что кирпичных стен сооружать не станут. Здание возведут из металлоконструкций, обшитых сэндвич-панелями. Появится современное производство, которое, по мнению директора, еще лет 10–15 вполне будет отвечать уровню мировых стандартов. Здесь можно будет капитально ремонтировать любые типы пассажирских вагонов. И после этого они смогут бегать по рельсам еще минимум 12, а то и все 16 лет.

По проекту на новом заводе должно было остаться четыре основных производства, охватывающих подготовку вагонов, ремонт металлического кузова, окраску и финишную сборку. Процессы очистки, нанесения грунтовок, мастик, шпаклевки, лакокрасочных, в том числе и полимерных, покрытий, а также шлифовки кузова и сушки собирались автоматизировать. Причем если обычно пассажирские вагоны красят один раз в год, то тем, что станут выхо-

дить из ворот ВВРЗ, обновлять покрытие надо будет не чаще чем раз в четыре года. А это означает для заказчика немалую экономию средств. Интерьер и внутреннее оборудование вагонов тоже должны быть современными. Деревянные оконные блоки планировалось заменить стеклопакетами, а облицовочные и кромочные материалы намечали изготавливать из пластика. В связи с этим поступала масса предложений от предприятий Северной Осетии, готовых поставлять все необходимое для ремонта вагонов — пластиковые панели, мебель, стеклопакеты.

«Мы ставим перед собой и еще одну задачу, — говорил тогда директор. — Северо-Кавказская железная дорога испытывает острую потребность в ремонте колесных пар, и мы ее будем удовлетворять. Тем более что руководство магистрали решило помочь нам расширить и модернизировать ремонтное производство. Определен и объем продукции — не менее 10 тысяч колесных пар в год, что полностью покроет потребности магистрали».

Но не все на ВВРЗ разделяли этот оптимизм. Многие были уверены: кончится тем, что все сравняют с землей и ничего не построят. Люди с болью в душе смотрели, как ломали стены старого пассажирского цеха. Многие плакали. И тайком уносили домой уцелевшие старые кирпичи с вензелями «1903» и «1913» — в память о родном заводе. Только подумать: их обжигали еще до революции! Сколько лет, сколько зим они пережили, прежде чем кануть в вечность.



ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ НЕ БУДЕТ

Стройка велась полтора года. На ней работало более 700 человек. Здание нового цеха возводили, можно сказать, с листа: проектировщики успели подготовить лишь рабочую документацию. В ней нередко выявлялись ошибки и недочеты. Да и подрядчиков приходилось подгонять, они явно не спешили, ссылаясь то на задержку с финансированием, то на срыв сроков поставки материалов.

Видя такую ситуацию, Президент Республики поручил курировать стройку министру промышленности Виталию Ахсарбековичу Бекузарову. После этого еженедельные планерки в Доме правительства и на заводе начинались, как правило, с главного вопроса: что сделано на ВВРЗ?

Сохранился интересный документ тех лет:

Правительство Республики Северная Осетия – Алания

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 11 июля 2003 г.

№ 196

О ХОДЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ВЛАДИКАВКАЗСКОГО ВАГОНРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

Заслушав и обсудив информацию министра промышленности РСО-Алания Бекузарова В. А. о ходе реконструкции Владикавказского вагоноремонтного завода, правительство Республики отмечает, что за весь период своей работы предприятие ни разу не подвергалось реконструкции. В результате большинство зданий и сооружений находятся в неудовлетворительном состоянии, а технологическое оборудование физически изношено и морально устарело. Проведение реконструкции вагоноремонтного завода имеет большое значение для экономики Республики и позволит перейти на более качественный уровень ремонта пассажирских вагонов, значительно увеличить объемы производства, улучшить условия труда рабочих и экологическую обстановку.

Общая стоимость строящегося объекта в текущих ценах составляет 1170,95 млн рублей, в том числе пускового комплекса, намеченного к сдаче в эксплуатацию в августе 2003 года, – 851,4 млн рублей. За 2002 год освоено 188 млн рублей. На текущий год лимит капитальных вложений составляет 930 млн рублей. Из них с начала года освоено 460 млн рублей.

Вместе с тем поставленная Министерством путей сообщения России и Президентом Республики Дзасоховым А. С. задача ввести в эксплуатацию первую очередь вагоноремонтного корпуса к Дню железнодорожника (3 августа 2003 года), находится под угрозой срыва.

В целях обеспечения своевременного ввода объекта в эксплуатацию Правительство Республики Северная Осетия – Алания постановляет:

1. Рекомендовать директору ВВРЗ Бахмату В. П. разработать с генподрядчиком и осуществить дополнительные мероприятия по вводу в эксплуатацию первой очереди вагоноремонтного корпуса к Дню железнодорожника.

2. Рассмотреть с руководством Министерства путей сообщения Российской Федерации вопрос о полной реконструкции завода, согласно указанию МПС от 15.03.2003 г. № Я-30у.

3. Проработать в МПС вопрос о выделении капитальных вложений ВВРЗ на строительство жилого дома для специалистов.

3. Комитету жилищно-коммунального хозяйства РСО-Алания разместить на временное проживание в ведомственном общежитии 157 монтажников субподрядных организаций, занятых на реконструкции завода.

4. Министерству общего и профессионального образования Республики организовать с 2003 года подготовку рабочих кадров для вагоноремонтного завода по заявке руководства предприятия.

5. Контроль за исполнением постановления возложить на министра промышленности Республики Северная Осетия – Алания Бекузарова В. А.

Председатель Правительства
Республики Северная Осетия – Алания
М. Шаталов

Если бы не жесткий контроль со стороны руководства Республики, то новый вагоноремонтный цех вполне мог превратиться в долгострой. Москва далеко, оттуда не все увидишь. А правительство Республики – рядом. Министр промышленности регулярно бывал на стройке, контролировал ход работ, помогал решать возникавшие проблемы.

Когда уже завершали первую очередь, строители пожаловались, что заказчик затягивает с поставкой оборудования. Как выяснилось позже, возглавлявший дирекцию «Вагонреммаш» Сергей Никифорович Гапеев был с самого начала противником этого проекта. Он, видимо, полагал, что вся эта реконструкция – пустая трата денег.

Бекузаров направил ему правительственную телеграмму: «Приглашаю Вас на строительство ВВРЗ, надо обсудить возникшие вопросы». Но тот не приехал. Отправил еще одну: «Категорически настаиваю на Вашем приезде!» Гапеев прилетел, вместе они обошли весь завод. Руководитель «Вагонреммаша» уже бывал там раньше, и ничего хорошего увидеть не ожидал. Поэтому был поражен тем, что новый корпус уже построен. Он тут же дал приказ снабженцам: обеспечить его оборудованием.

Вскоре пришел на заводскую улицу долгожданный праздник – день пуска. Министр путей сообщения России Геннадий Фадеев прибыл с визитом во Владикавказ 30 июля 2003 года. Вместе с Александром Дзасоховым они торжественно перерезали символическую красную ленточку у входа в новый цех, а потом с удовольствием прошли по еще пахнущему краской зданию.

На встрече с трудовым коллективом Фадеев сказал:

«Труднее всего — начинать большое дело. Важно теперь не останавливаться и продолжать реконструкцию, чтобы к концу года мощности вагоноремонтного завода были задействованы в полную силу».

Работы было еще много. Газета «Осетия» 3 декабря 2003 года писала:

«В конце прошлой недели госкомиссия наконец-то подписала акт приемки в эксплуатацию основного цеха Владикавказского вагоноремонтного завода, по сути, нового мини-предприятия».

За время реконструкции завод ни на один день не останавливался. И по итогам 10 месяцев 2003 года даже сумел выдать почти двойной объем ремонта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. С самого начала темп реконструкции задавало само МПС, потребовав провести работы в предельно сжатые сроки. Поэтому график был составлен жесткий. И он в основном выполнялся. То, что госприемка состоялась в конце ноября, а не в последний день декабря — подтверждает это».

С 1 января 2004 года новый пассажирский цех начал потихоньку набирать темпы. С ним завод получил вторую жизнь. Но реконструкция должна была продолжаться, ведь закончен был только первый ее этап. И тут строители вдруг начали снимать и передислоцировать на другие объекты свою технику. В чем дело?

Выяснилось, что денег на вторую очередь строительства МПС не выделило. Ситуация — хуже не придумаешь: министерство приказало долго жить, а вместе с ним и его проекты. Свои хозяйственные функции ведомство передало открытому акционерному обществу «Российские железные дороги». С ним и надо было вести переговоры.

Виталий Бекузаров немедленно вылетел в Москву на встречу с руководством ОАО «РЖД». А там ему довольно резко заявили: «Второй очереди строительства не будет!» «А как же приказ министра?» — поинтересовался он. И услышал в ответ, что все это было во времена МПС. А теперь все финансовые вопросы решает совет директоров акционерной компании, который на такие затраты не пойдет.

Так и остановилась на полпути реконструкция одного из старейших в отрасли вагоноремонтных заводов. Денег больше не дали, сколько не бились.

В это время неожиданно сняли с должности директора ВВРЗ Владимира Бахмата. Министр промышленности Республики позвонил руководству «Вагонремаша» и попросил вернуть того обратно, аргументируя просьбу тем,



Виталий Ахсарбекович Бекузаров

что на плечах Владимира Павловича прошла реконструкция вагоноремонтного цеха и теперь надо дать ему возможность развернуть производство. Бахматта вернули, но позже перевели на работу в Москву. И завод снова оказался без «головы».

Все кандидатуры на этот пост, которые предлагало правительство Северной Осетии, руководство «Вагонреммаша» не устроили. И тогда Бекузаров сказал Александру Дзасозову, что сам с удовольствием поработал бы директором этого завода, тем более что там сейчас самый интересный период — идет обновление. Но Президент Республики отпустить его не согласился. Спустя какое-то время министр напомнил: надо, мол, что-то делать с ВВРЗ

— директора-то нет, из-за этого на предприятии уже начались негативные процессы. Однако и в этот раз Дзасохов никак не отреагировал.

Президент вспомнил его просьбу, когда отправил правительство в отставку после трагедии в Беслане. И написал письмо-рекомендацию президенту ОАО «РЖД» Геннадию Матвеевичу Фадееву: «Бекузаров В. А. по моему поручению курировал реконструкцию вагоноремонтного завода и успешно с этим справился, как и с обязанностями министра промышленности Республики. Поэтому рекомендую его на должность директора ВВРЗ».

Фадеев, поставив свою подпись под приказом о назначении, вспомнил, как на митинге вручал Виталию Ахсарбековичу знак «Почетный железнодорожник» за большой личный вклад в реконструкцию и ввод в эксплуатацию первого пускового комплекса Владикавказского вагоноремонтного завода. И как Бекузаров тогда сказал: «Считаю, что получил награду авансом. Обещаю ее отработать!»

Вот и пришло время выполнять обещание.

A low-angle, upward-looking photograph of a blue corrugated metal building facade. The perspective creates a sense of height and scale. On the left, several vertical utility pipes are visible, some with green foliage growing around them. A street lamp is mounted on the building's facade. The sky is a pale, clear blue. The overall composition is modern and industrial.

ГЛАВА III

ВЫБОР СТРАТЕГИИ



Производственный корпус
завода был построен
в 2003 году по инициативе
Президента ОАО "РЖД"
Г.М.Фадеева
и Президента Республики
Северная Осетия - Алания
А.С.Дзасохова

ЖИЗНЬ ПОСЛЕ ПУСКА

Слядя на аккуратные кирпичные корпуса, к которым ведут асфальтовые дорожки с цветущими розами на газонах, сегодня трудно себе представить, каким был завод восемь лет назад. Радовал тогда лишь новый вагоноремонтный цех, на всем же остальном лежала печать уныния и запустения.

Товарный цех и механический участок выглядели как после вражеского налета: навесы — без шифера, окна — без стекла. Эстакады были в аварийном состоянии. Литейный цех почти полностью разграблен. Когда по заводу прошел слух, что старые сооружения снесут, все кому не лень начали растаскивать оборудование и сдавать его в металлолом. Сплошного забора вокруг территории ведь не было — одна видимость. Тащи что хочешь... Картину разрухи довершали два локомотива, один из которых стоял под забором, а другой хотя еще и работал, но уже дышал на ладан.

Огромный новый корпус на этом фоне выглядел, как современный локомотив рядом с дореволюционным паровозом. Но и с ним хлопот было немало. Возвели его в рекордный срок — за один год, но после пуска, как это обычно бывает, выявились ошибки и недоделки. Из-за того, что некачественно сделали полы, в воздухе постоянно летала пыль. С вентиляцией тоже были проблемы. Когда ее включали, люди жаловались: продувает. Выключали — дышать было нечем. Вдобавок заказчик вместо импортного поставил доморощенный дробомет, который не хотел работать. А на сборочном участке смонтировали краны со странным режимом: 20 минут таскают груз, потом 20 минут стоят, остывают. Все надо было доводить до ума.

Вспомогательных производств реконструкция не коснулась. А там и здания, и оборудование были морально и физически устаревшие, очень изношенные, поэтому часто ломались станки, выходили из строя грузоподъемные механизмы. Служба главного механика во главе с Батразом Гадзаоновым работала, как скорая помощь, без выходных. Благодаря этому производство не останавливалось.

Обновить оборудование — а некоторые станки были выпущены еще в начале прошлого века — планировалось во время второй очереди реконструкции. Но она так и не началась, планы остались на бумаге. На все обращения в Москву следовал ответ, что МПС вложило в реконструкцию ВВРЗ более миллиарда рублей: чего вы еще хотите?

А трудовой коллектив хотел, чтобы завод жил — тогда у сотен людей, их детей и внуков будут и работа, и хлеб. Генеральный директор Виталий Ахсарбекович Бекузаров понимал и разделял это желание. Он ставил задачу поднять

завод, чтобы тот вновь стал флагманом промышленности Северной Осетии и занял достойное место, отведенное ему самой историей.

Надо сказать, что на вагоноремонтное предприятие новый руководитель пришел не один. Вместе с ним из Министерства промышленности Республики перешли также Николай Татров, Татьяна Бароева, Наталья Кайтмазова и Ирина Течиева. К тому времени на заводе уже работал сотрудник того же министерства Валерий Касаев, он был назначен заместителем директора по коммерческим вопросам.

Всем нашлось дело. Помощником по социальным вопросам стала Татьяна Бароева. Эта хрупкая обаятельная женщина взяла на себя также выпуск заводской газеты и массу больших и малых дел, повышающих имидж завода. А Наталья Кайтмазова с головой погрузилась в кадровую работу, надо сказать, изрядно запущенную. Ей удалось не только навести здесь порядок, но и превратить рутинный процесс в живое творческое дело. Сектор документооборота возглавила Ирина Течиева и сделала в нем маленькую революцию. В год на предприятие поступает свыше 5–6 тысяч различных приказов, распоряжений, служебных записок, писем — и все они теперь вводятся в базу данных автоматизированной системы документооборота. Это повысило не только оперативность и качество подготовки документов, но и контроль за их исполнением.

Генеральный директор и заместители генерального директора



А главным помощником и советником генерального директора стал Николай Варламович Татров. Возраст у него уже пенсионный, но ведь опыт и мудрость на пенсию не уходят. А у этого человека за плечами богатейшая биография: был министром промышленности, председателем Госплана Республики, директором ряда крупных предприятий, в том числе и ВВРЗ.

Сегодня эту команду назвали бы антикризисной. Влились в нее и заводские специалисты, в том числе главный бухгалтер Людмила Рябич и заместитель директора по экономике Наталья Алаторцева. Первая работала до этого в оборонке, которая умирала на ее глазах, а другая приехала на ВВРЗ молодым специалистом, обрела здесь и дом, и семью. Заместителем генерального директора по качеству стала Таисия Ивановна Дашкова — единственная в дирекции «Вагонреммаш» женщина на такой должности, профессионально, грамотно занимающаяся вопросами качества. А руководить производством доверили Роберту Цинделиани.

Все они не мыслили себя без завода и готовы были сделать все, чтобы не пришлось беспокоиться за его будущее. Вместе и разрабатывали стратегию возрождения старейшего предприятия.

УТРО НАЧИНАЕТСЯ С ПЛАНЕРКИ

Большое дело складывается из малых. В то время на предприятии не было даже элементарной внутренней связи, а вот грязи и мусора накопилось в избытке. Пришлось начать с наведения порядка. Виталий Бекузаров вспомнил мудрые слова Мао Цзэдуна о том, что мусор не исчезнет, пока его не вынесешь. И, собрав людей, сказал им: «Вот представьте себе: лежит куча мусора. Для того чтобы убрать ее, надо взять лопату, ведро и начать по одному ведру этот мусор выносить. Без этого куча не исчезнет — чудес не бывает». Он заставил заниматься этим всех — от работников заводоуправления до рядовых рабочих. А когда грязь убрали, все почистили и покрасили, словно солнышко засветило. И родной завод стал напоминать седого ветерана, чей благородный облик вызывает уважение.

Изменилась и атмосфера на предприятии. Профсоюзные активисты вспоминают первое общезаводское собрание: сколько на нем выплеснулось недовольства, сколько было криков, возмущения. К тому времени сильно накопело. Позже таких выплесков больше не наблюдалось. Чтобы снизить градус социального напряжения в коллективе, был принят целый ряд очень грамотных управленческих решений.

Директор издал приказ каждый вторник начинать рабочий день в 7.45 с проведения собрания в каждом подразделении завода и назначил ответственных. Это было сделано для того, чтобы люди могли открыто высказать наболевшее, задать любой вопрос и тут же получить на него ответ от директора или одного из его заместителей.



И вот уже 8 лет этот ритуал неуклонно соблюдается! Каждый вторник ранним утром Виталий Ахсарбекович надевает синюю фирменную куртку с нашивкой «Генеральный директор ВВРЗ» и идет в цех, чтобы поговорить с рабочими, выслушать их предложения. И если первое время его буквально атаковали вопросами, то теперь их практически не бывает. Объясняется это тем, что производственный процесс отлажен, сбои случаются редко.

Но собрания не отменяют. Откровенный разговор лицом к лицу помогает Бекузарову и его заместителям выявлять самые неотложные проблемы и не откладывая дело в долгий ящик находить соответствующие решения.

Та же политика открытости, гласности видна во всех делах. После более чем 30-летнего перерыва возобновился выпуск заводской многотиражки. В первом «Вестнике ВВРЗ» было опубликовано обращение к читателям:

«Завод — не только место, где собираются люди для совместной трудовой деятельности. Это живой организм, который страдает, болеет и выживает в нелегких условиях нашей жизни. А самым надежным лекарством от всяких болезней является информированность, осознание своего места в общем трудовом строю и ответственность за дело, которому служишь».

С тех пор «Вестник» постоянно информирует трудовой коллектив обо всем, что происходит на предприятии, будь то запуск нового станка или установка в цехах кулеров с горячей и холодной водой. Сообщает и о том, что больше всего

интересует людей: об изменениях системы оплаты труда, выплаты премий. Заводчане, что называется, из первых рук узнают и о политике руководства, и о выполнении производственных планов и о стоящих перед коллективом задачах. Читают отчеты с собраний, где подводятся итоги выполнения Коллективного договора. Пишет газета и о людях, поздравляет юбиляров, рассказывает о трудовых династиях.

На заводском «проспекте» установили информационные стенды и стали вывешивать там приказы и другие документы, чтобы в коллективе знали о решениях, которые принимаются руководством предприятия. Занялись всерьез организацией соревнования между цехами и бригадами, его итоги тоже регулярно появляются на стендах.

Есть и своя заводская Доска почета. Ее украшают портреты заслуженных людей. Среди них – токарь Валерий Дорогих, электромонтер Виктор Руцкий, начальник производственно-диспетчерского отдела Павел Николов, аккумуляторщик Анатолий Шевцов, мастер электросилового участка Александра Палатида, слесарь Николай Меснянкин, мастер вагоноремонтного цеха Анатолий Хасиев, инженер Надежда Громыко, диспетчер транспортного участка Сергей Хумарянц и электросварщик ручной сварки Виктор Сиверин.

Градус социального напряжения в коллективе удалось постепенно снизить. Но одновременно надо было повысить градус трудовой активности. И тут тоже велась продуманная политика.

Каждое утро в заводоуправлении стало начинаться с планерки, на которой ставятся задачи на день и обсуждаются текущие проблемы. «Добрый день! – говорит генеральный директор. – Какая ситуация сегодня на участках? У кого какие проблемы?» А заканчивается день отчетом всех руководителей цехов и



подразделений о выполнении сменно-суточных заданий. И если кто-то до плана не дотянул, он должен дать объяснение: почему и что помешало?

Ввели также в практику совещания, на которых подводятся итоги работы цехов и участков за каждую декаду и месяц. Это позволяет постоянно отслеживать динамику производственных показателей и вовремя принимать меры, чтобы не допустить срыва общезаводского плана. Да и дух трудового соперничества подогревается. Всегда ведь приятно, если руководство похвалит и отметит.

Материальному и моральному стимулированию отведена очень важная роль. Еще только придя на завод, новый директор удивился: почему, выпустив за месяц всего лишь один вагон, зарплату выплатили, как за норму в десять вагонов? Какой интерес людям напрягаться, чтобы выполнить план, если их заработок от этого не зависит?

По указанию Бекузарова специалисты разработали новое положение о премиях: отныне эти деньги надо было заработать. Раз в месяц собиралась специальная комиссия и решала, кто получит премию. При этом все знали: если не выполнили план или допустили убытки — денег не жди. Но и тут все по справедливости: первым лишали премий заводоуправление.

Новые порядки поначалу не всем нравились. Кто-то даже начал баламутить народ. А один из «доброжелателей» позвонил в приемную Президента Северной Осетии и сообщил, что на заводе «творится бардак из-за нового директора Бекузарова».

И все же от принятого решения Виталий Ахсарбекович не отступил: хочешь увеличить содержимое своего кошелька — надо не просто приходить на работу, а усердно трудиться. Это касалось не только рядовых рабочих, но и инженерно-технических работников.

Сегодня один из соратников Бекузарова посмеивается:

«На нашем заводе зарплату не по дням, а по часам выдают. Я людям говорю: вагоны еще с завода не ушли, а вы уже деньги требуете. Вы что думаете — они из воздуха берутся? А те отмахиваются: у нас, мол, директор за всех думает».

Но восемь лет назад ситуация была совсем иной. Завод оставался без «головы» почти девять месяцев. За это время производство упало. В январе 2004 года отремонтировали всего один пассажирский вагон, а в остальные месяцы выходило в среднем едва по шесть. Что это за объемы для предприятия, которое когда-то капитально ремонтировало сотни грузовых и десятки пассажирских вагонов? Надо было любыми средствами поднимать и производство, и людей.

Новый директор появился на заводе в сентябре, а уже в октябре ВВРЗ увеличил вдвое объемы ремонта. В дирекции «Вагонреммаш» такого стремительного рывка не ожидали. Всех интересовало: как это удалось?

О небольшом эпизоде борьбы за план поведал один из старейших работников завода Павел Николов, которого в то время бросили на прорыв, поручив возглавить ремонт пассажирских вагонов.

«Чудес не бывает, — вспоминает он. — Все делалось большим напряжением сил. Вопросы, которые я ставил перед директором, Бекузаров решал с лету. Я знал, что в заводской кассе денег нет ни копейки, но он находил — и на материалы, и на премии. Мы начали выдавать в месяц по 12 вагонов — и все же до плана немножко не дотягивали. На последний месяц года оставалось 18 вагонов. Наступило 31 декабря, а у нас еще два-три вагона стоят в цеху. Все бригады работают, о празднике даже не вспоминают. И вдруг директор приносит в цех телевизор и огромную елку. Я ему говорю: «Виталий Ахсарбекович, зачем Вы это делаете? Люди ведь работать не будут!» А он отмахнулся: я лучше тебя знаю! И сам из цеха не ушел, пока мы в два часа ночи не закончили сборку оставшихся вагонов. Вот тогда и стол с шампанским накрыли».



Павел Николов

СЕРТИФИКАЦИЯ НА МАРШЕ

Намеченная стратегия предполагала выход предприятия на траекторию успешного развития. Но скоро стало ясно, что ремонт пассажирских вагонов экономику завода не вытянет. Узкую специализацию ВВРЗ прописали во времена МПС, а с тех пор многое изменилось. Плановая экономика вместе с министерством канула в Лету, и никто теперь не гарантировал новому вагоноремонтному цеху полную загрузку. А если ее нет, откуда взяться прибыли?

В новых условиях узкая специализация ограничивала доходную базу, ведь ремонт пассажирских вагонов всегда имел очень низкую рентабельность. При плановой экономике это учитывали, и МПС субсидировало вагоноремонтные заводы. А теперь эту проблему каждый решал сам в силу своих возможностей. Но они были ограниченны, потому что цены не были свободными, а по-прежнему диктовались «сверху». Можно было, конечно, поднять рентабельность за счет применения более дешевых материалов, но это сказалось бы на качестве, а этого допустить не могли и не хотели. ВВРЗ всегда дорожил своей маркой.

Поиску выхода из этой ситуации было посвящено одно из заседаний технического совета. По его рекомендации директор принял решение: возобновить ремонт грузовых вагонов. Но чтобы это сделать, надо было восстановить

товарный цех, который находился в аварийном состоянии — его же сносить собирались. Да и вспомогательные производства выглядели не лучше.

На ремонтные работы требовались немалые деньги. А где их взять, если бюджет завода расписан до копейки? Дирекция «Вагонреммаш» не разрешала самостоятельно потратить ни рубля. Все должно было идти только на вагон!

Тут можно было рассчитывать только на себя и свои силы. Виталий Безугаров вспомнил старый хозяйственный способ советских времен, когда все делали своими руками: и дома строили, и предприятия обновляли. Почему бы его не использовать?

Для начала создали небольшое ремонтно-строительное управление. И первым делом заасфальтировали дороги на территории завода. Ведь они были вдребезги разбиты строительной техникой, которая месила их полтора года, пока шла стройка. Невозможно было добраться от заводоуправления до соседнего корпуса — а там всего-то метров сто — в туфлях утонешь, надо надевать резиновые сапоги. А сегодня все женщины говорят: «Наконец-то ходим как люди, спасибо директору!»

Первый шаг всегда труден. Но ремонт зданий, которые строились еще в начале прошлого века, и не мог быть легкой задачей.

«Кровля была везде в ужасном состоянии, — вспоминает главный инженер завода Тамаз Дзебисов. — Особенно в товарном цеху. Там она была тяжелой, монолитной, поэтому решили ее снять, чтобы облегчить несущие конструкции. Мы разработали проект и сделали новую кровлю — легкую, современную. И все здание стало смотреться совсем по-другому».



Затем восстановили и технологию ремонта грузовых вагонов. Хорошо, что еще оставались опытные специалисты. Они и помогли запустить цех заново.

Но тут возникла еще одна очень серьезная проблема. Все вагоноремонтные предприятия в стране уже начали процесс сертификации. Совет директоров ОАО «РЖД» выделил на нее солидные средства. А ВВРЗ в общий список из-за реконструкции не включили. Между тем это был жизненно важный вопрос. Все ведь шло к тому, что без сертификата соответствия производства и продукции заказов не получишь, даже если можешь очень качественно выполнять какой-то вид ремонта.

Пришлось Виталию Бекузарову в спешном порядке добиваться, чтобы компания «РЖД» выделила для Владикавказского вагоноремонтного завода деньги на сертификацию. А потом решать и еще более сложную задачу: как, начав ее на год позже других, завершить вместе со всеми предприятиями.

Казалось, просто немыслимо проделать за короткий срок такой огромный объем работы: привести всю документацию и структуру управления в соответствие с требованиями, подготовить производство к сертификации и обеспечить соответствующий уровень квалификации работников. А помимо этого, выполнить капитально-восстановительный ремонт (КВР) вагона и предоставить опытный образец для испытаний.

Заводчане с ужасом смотрели на первый вагон, который пришел на ремонт в объеме КВР: корпус, изготовленный из некачественного металла, имел многочисленные повреждения, внутреннее убранство было изрезано, пол прожавел и весь зиял сквозными дырами — убитый, больной вагон! Сколько же труда, энтузиазма и мастерства, помноженных на знания, пришлось вложить работникам вагоноремонтного цеха, чтобы дать ему вторую жизнь.

Опытный образец прошел очень напряженные сертификационные испытания. Сертификат соответствия был получен на три года, что дало возможность заводу пополнить портфель заказов.

Надо отдать должное заместителю генерального директора по качеству Таисии Дашковой, которая возглавила эту работу. Она сумела мобилизовать сотрудников отделов технического контроля, управления качеством, неразрушающего контроля и метрологии. Благодаря их опыту, знаниям, высокой квалификации и удалось выполнить задачу огромной важности.

«Сертификация помогла нам взглянуть на нашу работу как бы со стороны, — рассказывает Таисия Ивановна. — Мы увидели, где у нас узкие места и в технологии, и в технической документации. А увидев, стали работать над их устранением. В результате была внедрена система менеджмента качества».

Владикавказский вагоноремонтный завод успешно прошел сертификацию — это была большая победа! Причем удалось получить сертификаты на производство заводского ремонта пассажирских и грузовых вагонов, пассажирских вагонов в объеме КВР, а также большого модельного ряда грузовых

вагонов, нефтебензиновых цистерн и модельного ряда вагонов-цистерн в объеме капитального ремонта с продлением срока полезного использования. Кроме того, на изготовление колесных пар нового формирования, тележек грузовых вагонов модели 18-100. Расширена была также область действия условного номера клеймения «116» и освоен новый вид ремонта полувагонов, цементовозов и платформ. Это увеличивало возможности предприятия и служило страховкой в случае нехватки заказов на тот или иной вид ремонта.

«После того, как всего за четыре месяца был выполнен КВР пассажирского вагона, который пришел в таком состоянии, что проще было бы списать его в металлолом, я верю в то, что наш завод может осуществлять ремонт и более высокого технического уровня, — говорит Таисия Дашкова. — Для этого есть необходимая материально-техническая база, высокопрофессиональные специалисты и самое главное — стремление поднять престиж предприятия».

ВВРЗ потихоньку пошел в гору. Это заметили не только в Республике, но и в Москве. Глава дирекции «Вагонреммаш» Валерий Николаев на совещании директоров вагоноремонтных предприятий сказал: «Посмотрите на Бекузарова — он пришел со стороны, но смог восстановить завод и обеспечить рост производственных показателей. А почему у вас так не получается?»

Но Виталий Ахсарбекович понимал: нельзя останавливаться! Завод должен стать «всеядным», чтобы меньше зависеть от капризов рыночной конъюнктуры. И следующим его решением было реконструировать колесный цех. Тот мог бы выпускать до 6 тысяч колесных пар в год, да не позволяло морально и физически устаревшее оборудование. В памяти работавших там людей остались протекавшая тогда крыша, старые станки, теснота.

По заданию заводских специалистов институт «Гипротяжмаш» разработал проект реконструкции. Его реализовали без остановки производства. Но как только работу завершили, план по ремонту колесных пар с завода... сняли. Дело в том, что к тому времени на многих железных дорогах, в том числе и на Северо-Кавказской, не предупредив заводы, с целью сэкономить средства создали свои вагоноколесные мастерские и участки. Они-то и оттянули заказы.

В итоге в производственной программе ВВРЗ 2007 года в графе «Колесные пары» стоял ноль. Для заводского бюджета это означало потерю почти 30 миллионов рублей доходов. Залатать такую огромную дыру было почти невозможно. И сделать это удалось только за счет того, что успели восстановить производство ремонта грузовых вагонов и расширить номенклатуру своей продукции.

Вот тогда и оправдалась продуманная стратегия!..

По странной иронии судьбы потеря заказов, а с ними и доходов совпала с переходом на самостоятельную хозяйственную деятельность. С 1 июля 2007

года Владикавказский вагоноремонтный завод — филиал ОАО «РЖД» стал его дочерним акционерным обществом. А это означало, что теперь заводчане сами должны были думать о том, где найти заказы, как заработать на жизнь и на дальнейшую реконструкцию своего предприятия.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В ноябре 2007 года в рамках визита в Северную Осетию ОАО «ВВРЗ имени С. М. Кирова» посетил первый вице-премьер правительства России Сергей Иванов. Он поделился затем своими впечатлениями с местными СМИ:

«Я убедился, что это предприятие динамично развивается. Оно имеет лицензию на ремонт всех видов подвижного состава и получает много заказов. Словом, имеет очень хорошие перспективы для успешного развития».



Оценка высокого гостя заводчан обрадовала. Но через год грянул кризис — и все «хорошие перспективы» сузились до желания выжить и сохранить трудовой коллектив. На сети железных дорог резко снизились объемы перевозок. Как следствие, ухудшилось финансовое положение компаний — операторов подвижного состава, а они, в свою очередь, сократили объемы заводского ремонта. Часть заказчиков оказалась не в состоянии оплатить уже выполненные работы, и в короткий срок сумма их долга ВВРЗ превысила 100 миллионов рублей. Кризис внес коррективы и в цены на ремонт: пассажирский вагон подешевел на 5%, а грузовой — на 19%.

Многие цеха перешли на сокращенную рабочую неделю, была временно отменена индексация заработной платы, не говоря уж о премиях. Людям пришлось потуже затянуть пояса. По договоренности с республиканской службой занятости часть рабочих задействовали на общественных работах. Но все же ни одного рабочего места за время кризиса на ВВРЗ не сократили!

Хотя ведь любая антикризисная программа предполагает прежде всего оптимизацию численного состава. Почему этого не сделали? На заводе думали не только о текущей ситуации, но и о завтрашнем дне. Чтобы подготовить, например, высококвалифицированного токаря-универсала или слесаря-инструментальщика, требуется десять, а то и двадцать лет. Уволить человека легко, но где взять таких специалистов, когда кризис закончится и объемы ремонта возрастут?

Виталий Бекузаров говорил людям: «Сегодня мы, как альпинисты, в одной связке, поэтому надо поддерживать друг друга. Следует запастись терпением и дожидаться лучших времен».

Они их дождались. ВВРЗ вновь стал наращивать объемы производства. Заводчане брались за любую работу. Так, получив заказы от Армавирского завода тяжелого машиностроения и Новокузнецкого вагоностроительного завода, всего за три месяца освоили совершенно новый вид продукции — сборку новых тележек для грузовых вагонов.

Став акционерным обществом, завод получил право распоряжаться своей прибылью, благодаря чему удалось сделать много хороших дел. Одним из них было продолжение модернизации колесного цеха, что позволяло увеличить выпуск с 6200 до 8000 колесных пар в год.

В цехе появилось современное демонтажно-моечное отделение, которое разместилось на площади порядка 500 квадратных метров. Раньше-то и войти в цех было страшно, а теперь там — чистота и красота. Приобрели новейшее оборудование: два колесотокарных станка (раньше был один — если вдруг остановится, все встанет), установку для демонтажа букс, машины для мойки колесных пар, подшипников и букс, краны и флотационный аппарат.

До этого произвести демонтаж колесной пары без приспособлений, голыми руками, не повредив резьбу, было очень сложно. Буксы тоже снимали вручную. А сейчас все работы выполняются на автоматизированных линиях. Оператор лишь нажимает на кнопки. Нет грязи, повысилось качество ремонта колесных пар. Вот что значит технический прогресс!

«Затраты на реконструкцию колесного цеха составили более 20 миллионов рублей, — говорит генеральный директор. — Эти деньги мы ни у кого не просили — заработали сами!»

Вложенные средства уже окупаются. Часть колесных пар подкатывается под ремонтируемые вагоны, остальная продукция уходит на рынок. Качество отличное, поэтому она пользуется спросом.

Но не все планы удалось реализовать. Так, хотелось восстановить еще и литейный цех, который когда-то славился на весь Северный Кавказ. Там стояла вагранка, которую в 80-х годах заменили электродуговые сталеплавильные печи ДСП-1.5, разливочная линия, конвейер. Литейный цех работал круглосуточно и выпускал ударные приборы, клин тягового хомута, маятниковые подвески, пятники, подпятники и другое мелкое стальное литье. Взять, например, державку — маленькая деталь, но без нее вагон из ремонта не выпустишь.

Литейку закрыли вместе с товарным цехом с началом реконструкции ВВРЗ. Думали, уже не понадобится. Но оказалось, что поторопились. Горячий цех мог бы сегодня не только свой завод обеспечивать деталями, но и сторонних заказчиков. Раньше он ежедневно отправлял на железные дороги по пять-семь контейнеров — сотни тонн стального литья. А сегодня ищи его...

Главная проблема в том, что для старого подвижного состава запчасти мало кто выпускает. Вагон еще находится в эксплуатации, а комплектующих для него уже не найти. Да и обходится вагонное литье недешево, а качество не всегда соответствует цене. Добавьте к этому сложности с доставкой. Везти ведь приходится со всех концов страны. Как-то зимой был случай, что машину с уральским литьем задержали в пути метели.

Свое литейное производство избавило бы от многих проблем.

Когда Виталий Бекузаров был министром промышленности Республики, к нему не раз приезжали руководители предприятий из Южной Осетии, просили восстановить литейку на ВВРЗ. И обещали завалить заказами.

Став директором завода, он предложил «Вагонреммашу»: «Давайте запустим литейный цех!» Идею поддержали, но при формировании инвестиционной программы этот проект из нее вычеркнули. А что сделаешь без денег? Вопрос так и остался нерешенным.

Появлялись позже другие шансы реализовать идею. Сбербанк предлагал кредит под выгодный процент, приезжали на завод бизнесмены с деловым предложением: «Мы даем вам беспроцентный заем на восстановление литейки, а вы расплачиваетесь с нами вагонным литьем!» И денег-то нужно было немного: по всем расчетам, хватило бы 13 миллионов рублей. Но взять кредит тогда заводу не разрешили.

Впрочем, крест на этом проекте никто не ставит. Придет еще его время.

ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ

*Ж*изнь подтвердила правильность выбранной стратегии: в условиях рынка нельзя делать ставку на одного заказчика. Федеральная пассажирская компания дает заказы, но не обеспечивает полной загрузки вагоноремонтного цеха, в который МПС вложило столько средств.

Главная причина в том, что он новый, основные фонды дорогие, отсюда и высокие амортизационные отчисления, которые увеличивают стоимость ремонта пассажирских вагонов. А компания ФПК — заказчик небогатый, вынуждена считать деньги из-за того, что массовые перевозки пассажиров в плацкартных вагонах убыточны. Рентабельность зависит от государственных субсидий, а те — величина непостоянная, поэтому при их сокращении приходится на всем экономить, в том числе и на ремонте подвижного состава.

Против ВВРЗ работает и географический фактор. Предприятие расположено в так называемом железнодорожном тупике, вдали от главных магистралей. Поэтому плата за доставку вагонов в ремонт здесь выше, чем в Центральной России. Пока спасает широкая номенклатура продукции — та самая «всеядность», к которой завод стремился. Во Владикавказе сегодня ремонтируют не только плацкартные, но и купейные вагоны, а также практически весь модель-



ный ряд грузовых вагонов — полувагоны и крытые вагоны, цистерны, хоперы, минераловозы, зерновозы, цементовозы и платформы.

У Владикавказского вагоноремонтного завода есть даже лицензия на ремонт специальных вагонов Министерства обороны — для них оборудован отдельный цех и кабинет для военпредов. Хотя с началом реформ и это ведомство стало экономить на ремонте подвижного состава. Но заводчане не теряют надежды получить заказы. Они готовы ремонтировать все, что движется по рельсам. Если потребуется, освою и высокоскоростные «Сапсаны»!

Хорошо продуманная стратегия привела к тому, что объемы производства на ВВРЗ удвоили еще в 2010 году. И это увеличило налоговые отчисления в бюджеты Федерации и Республики. Завод стал лауреатом общероссийского конкурса и получил диплом «Лучший налогоплательщик — 2010».

Он первым в Северной Осетии, да и во всей отрасли, завершил аттестацию рабочих мест. В рамках проекта «Декларация деятельности предприятий по реализации трудовых прав работников», осуществляемого Государственной инспекцией труда в РСО-Алания при участии торгово-промышленной палаты Республики и профсоюзов, Владикавказский вагоноремонтный завод получил «Сертификат доверия работодателю» и внесен в реестр работодателей, гаран-



тировано соблюдающих трудовые права работников. Это — предмет особой гордости и директора, и всей его команды.

Награды были и до этого: в 2008, 2009 и 2010 годах ОАО «ВВРЗ имени С. М. Кирова» становился победителем Всероссийского конкурса «1000 лучших предприятий России», а В. А. Бекузаров в рамках этого конкурса в 2010 году был признан «Руководителем года».

В 2012-м в номинации «За устойчивую динамику развития организации» Владикавказский вагоноремонтный завод наравне с ОАО «РЖД» стал победителем Всероссийского конкурса «Лучшие российские предприятия. Динамика, эффективность, ответственность». Диплом подписал президент Российского союза промышленников и предпринимателей А. Н. Шохин.

Вот так и складывается новый имидж старейшего завода.

О динамике произошедших на нем изменений лучше всего говорят цифры: если в 2004 году на ВВРЗ производили продукции на одного рабочего на 240 тысяч рублей, то в 2011-м — более чем на миллион! В том же 2011 году было отремонтировано 152 пассажирских и 723 грузовых вагона, а также более 5700 колесных пар. Помимо этого, выпущено свыше 900 колесных пар нового формирования. Это позволило перевыполнить финансовый план, а он был немаленький — более 800 миллионов рублей.



Завод получил и еще одну заслуженную награду: в 2011 году он был удостоен памятного диплома как один из лучших в Северной Осетии плательщиков страховых взносов. Пришло поздравление от Пенсионного фонда Российской Федерации.

Казалось, жизнь наконец-то вошла в накатанную колею. Но она, как горный хребет, только поднимешься на одну вершину, как за ней встает другая...

Рынок, в который наша страна вступила, сменив социалистический общественно-экономический уклад, несет с собой многие риски. Велика вероятность экономических кризисов, которые могут разразиться как в мире, так и в отдельно взятой отрасли. А рыночная конъюнктура изменчива, как погода. К ее колебаниям тоже надо быть готовыми.

Еще вчера была единая компания «РЖД», которая распределяла заказы на ремонт подвижного состава. А теперь в результате структурных реформ от нее отпочковались две грузовых и одна пассажирская компания. Первая грузовая компания с начала 2012 года перешла в руки частного владельца. И это сразу сказалось на планах ВВРЗ: осенью договаривались об объемах ремонта с одними людьми, а с января компанией руководят уже другие. Любой собственник имеет право выбирать, где ремонтировать вагоны. И он, вполне естественно, предпочитает делать это там, где ему удобнее и выгоднее.

На рынке сегодня избыток ремонтных мощностей, поэтому конкуренция очень сильна. Ее можно выиграть только за счет лучшего качества, более низкой цены, а также обеспечивая услуги, которые не могут предоставить другие.

«Мы не пожалели денег и купили специальную машину для правки кузова полувагона, она восстанавливает его геометрию, — говорит главный инженер завода Тамаз Дзедисов. — Вагоны часто повреждаются из-за грейферной разгрузки и неаккуратного обращения. Для их владельцев это больной вопрос. Решить его могут немногие заводы, поэтому конкурентов у нас мало. Позже мы взяли еще одну такую машину — для правки люков и бортов платформ».

На ВВРЗ давно поняли: если хочешь быть конкурентоспособным, нужно проводить техническую политику, которая обеспечит эффективность и качество. И это главная линия генерального директора.

В рамках этой политики, в целях обеспечения контроля качества литых деталей грузовых вагонов, завод приобрел современные намагничивающие устройства МСН 33 и МСН 34 — для контроля боковых рам и наддрессорных балок. А для улучшения условий труда и экономии ресурсов ВВРЗ одним из первых в Республике внедрил в цехе ремонта грузовых вагонов газовое лучистое отопление. Новая система работает в автоматическом режиме: включается за час до начала смены и нагревает помещение до 18–20 градусов. Целый день люди как будто под теплым солнышком работают. Смена закончилась — и автоматика переводит отопление в экономный режим, снижая температуру до 2–3 градусов.



Раньше на заводе была мощная котельная, тянулись трубы к цехам — и зимой из них били гейзеры. КПД такого отопления очень низкий. А теперь тепловые сети не нужны: установили 11 автономных котлов. Помимо этого, оснастили системами оборотного водоснабжения цех, где ремонтируют грузовые вагоны, а также компрессорную и кислородную станции. Только за счет этих новшеств ежегодно экономится до 250 тысяч кубометров газа и 12 тысяч кубометров воды

Обычные лампы в цехах сменило светодиодное освещение. Мощность этих светильников в три раза меньше, а светят они в три раза ярче. Заменяли на менее энергоемкое и устаревшее оборудование. Все это обеспечивает экономию до 100 тысяч киловатт в год.

За экономию ресурсов в 2010 году ВВРЗ наградили знаком «Золотая опора».

На заводе технические новшества сегодня на каждом шагу. И все это благодаря очень сильной инженерной службе во главе с Тамазом Дзедисовым. Ее представляют заместитель главного инженера Виктор Караев, начальник технического отдела Вячеслав Киринос, технологи Александр Громыко, Артур Цамалаидзе, Кирилл Мещеряков и другие.

Огромный вклад в реализацию программы технического перевооружения предприятия внес Александр Громыко, работая главным технологом. Он разработал более тысячи технологических процессов и инструкций. Одна из его разработок — технология ремонта шкворневой балки, которую до этого не ремонтировали. ВНИИЖТ ее сделал типовой и распространил по всей сети железных дорог.

Александр Анатольевич — блестящий инженер. Начинал он слесарем подвижного состава, потом защитил диплом в Ростовском институте инженеров железнодорожного транспорта. Всегда работал на самых ответственных участках — инспектором ЦВ МПС, начальником ОТК. Руководил и вагоносборочным цехом, прежде чем стать главным технологом. Неудивительно, что хорошо знает все заводское хозяйство и инфраструктуру.

Говорят, лучшая похвала инженеру — назвать его технически грамотным специалистом. Это в полной мере относится к главному механику Батразу Гадзаонову и главному энергетiku Аристиду Панайотиди, заводской опыт которых исчисляется не годами, а десятилетиями.

Ремонт вагонов всегда был грязным производством, и раньше ВВРЗ за это нередко ругали и штрафовали. Но и здесь уже во многом заметен прогресс: модернизировали очистные сооружения, ввели замкнутый оборот водоснабжения в колесном цеху. На охрану окружающей среды ежегодно тратятся сотни тысяч рублей. За это важное направление отвечают начальник отдела охраны труда, окружающей среды и промышленной безопасности Юрий Бароев и инженеры Галина Приступова и Константин Танделов. Завод сегодня имеет экологический паспорт, соблюдает предписанные нормативы. И поэтому заслужил награду — недавно его представителям вручили диплом «За большой вклад в охрану окружающей среды». А инженеру Галине Приступовой присвоено звание «Лучший эколог года».

Программа инновационного развития ВВРЗ реализуется за счет амортизационных отчислений. По плану, намеченному инженерной службой, в заводских цехах устанавливается оборудование и технологическая оснастка нового поколения, обновляются средства измерения и диагностики. Благодаря этому проводятся более глубокие исследования литых деталей методом неразрушающего контроля, внедрена плазменная резка для сложных деталей. Приобрели и запустили также станки для обработки триангелей и других деталей. Появились в цехах и новые краны с дистанционным управлением.

И на будущее строятся большие планы. Есть, например, идея о том, как сделать цепной конвейер, чтобы облегчить постановку на вагон рычажной передачи в процессе ремонта.

«Сами вычертим проект и сами сделаем, — говорит Тамаз Дзебисов. — На себя ведь работаем».

И вот эта фраза — «на себя работаем» — многое объясняет. Отсюда и творческий запал, и самоотверженное служение делу.

Вы только подумайте: 100-летний завод и инновации!

Отдел охраны труда, окружающей среды и промышленной безопасности



НАДО ВЫИГРАТЬ КОНКУРЕНЦИЮ

Как известно, главные слагаемые конкурентоспособности любой продукции — качество и цена. На заводе действует Система менеджмента качества, она сертифицирована на соответствие ГОСТ Р ИСО 9001-2008 (СМК), успешно прошла и ресертификацию. Реализуется политика в области качества, которую на каждый год утверждает генеральный директор В. А. Бекузаров. Под этим документом ставит свою подпись и его заместитель по качеству Т. И. Дашкова, затем он вывешивается в заводоуправлении, где с ним может ознакомиться каждый работник.

Цель этой политики — удовлетворить требования, запросы и ожидания потребителей за счет постоянного повышения качества, надежности, долговечности и безопасности производимой и ремонтируемой продукции, а также обеспечения гарантийного обслуживания. Реализовать ее задача непростая, ведь качество — проблема



Отдел неразрушающего контроля



Метрологическая служба

комплексная. Она зависит от множества факторов: уровня технической оснащенности, наличия современных средств диагностики, квалификации работников. Когда ВВРЗ готовился к сертификации продукции, прошли аттестацию и аккредитацию метрологическая служба и отдел неразрушающего контроля.

«На нашем заводе около 3 тысяч технических средств измерения, — говорит главный метролог Людмила Булацева. — Все они должны быть поверены, стенды испытаны. Мы за этим очень строго следим».

Разработана матрица ответственности подразделений и работников за качество продукции. При этом действует трехступенчатая схема контроля продукции: исполнитель — мастер — работник ОТК. Даже если на первых двух ступенях пропустят дефект или брак, отдел технического контроля его остановит.

На участках с «дефектоносными» деталями работают дефектоскописты Ольга Бобарыкина, Светлана Садовая, Марина Ксюнина, Ольга Тибилова, Лариса Семина, Светлана Устинова и Ирина Айрумянц. Они используют современные системы диагностики состояния узлов и деталей подвижного состава на основе методов неразрушающего контроля.

По собственной инициативе начальник технического отдела Вячеслав Кирносов составил классификатор типичных дефектов железнодорожного подвижного состава. И те, кто контролирует качество, выучили его почти наизусть. На таких специалистов, как Вероника Самойлова, Алина Дашкова, Нина Терещенко, Николай Пивнев, Марина Джихаева, Галина Денисюк, Алексей Моисеев, Инна Дашкова, Ольга Гасиева, Людмила Брачковская, можно всегда положиться. Дело свое они знают.

Многое зависит и от приемочного контроля. Его ведут старший инспектор-приемщик Центра технического аудита ОАО «РЖД» Виктор Кулешов и инспектор-приемщик Сергея Текучев. Оба они начинали трудовую биографию на этом заводе, прошли на производстве хорошую школу, поэтому знают всю

Отдел технического контроля





Отдел приемки вагонов и определения объемов работ

технологическую цепочку ремонта подвижного состава. От их внимания не скроется ни малейшее отклонение от норм и правил.

Отдел управления качеством ведет мониторинг: собирает информацию, анализирует отзывы потребителей заводской продукции, проверяет техническую документацию и готовит на сертификацию новые виды продукции.

Как отмечают партнеры, производство на ВВРЗ имеет очень хороший коэффициент качества. Но генеральный директор завода Виталий Бекузаров



Отдел управления качеством

считает, что успокаиваться рано. Борьба за качество продукции должна стать кровным делом всего трудового коллектива, каждого человека. Это требование времени и потребителя.

Заводчане понимают: помимо качества важна и цена. Чтобы продукция была востребованной, конкурентоспособной в условиях рынка, следует оптимизировать затраты во всех звеньях производственной цепочки. Без этого нет, да и не будет, эффективного бизнеса. На всех совещаниях в заводоуправлении и на собраниях трудового коллектива звучит: «Работаем ведь на себя и на страну, поэтому бережливость должна стать делом каждого».

Мысль эта уже входит в сознание людей. Коммерческая служба старается приобрести детали для вагонов с гарантированным качеством и по выгодной цене, следит за рынком комплектующих и держит связь с поставщиками. Создан даже сектор логистики для выбора оптимальных маршрутов доставки необходимых материалов и запчастей во Владикавказ. «Только за счет этого мы уже сэкономили порядка 100 тысяч рублей», — отмечает заместитель генерального директора по коммерции Валерий Касаев.

Но снижение затрат — задача очень непростая. Нужен поиск новых идей и новых решений.

«Пока наш завод был филиалом ОАО «РЖД», мы всегда могли рассчитывать на помощь материнской компании, — говорит начальник планово-экономического отдела Сима Кокаева. — А сегодня приходится полагаться только на себя. Поэтому постоянно ищем резервы повышения рентабельности. Один из них — экономное расходование



Коммерческая и маркетинговая служба

материалов. Раньше их выписывали строго по нормативам, а теперь переходим на расход по техническому состоянию. При этом все детали, которые могут быть использованы, необходимо сохранить и отремонтировать».

Вагон должен стать прозрачным с точки зрения себестоимости его ремонта. Сделать это помогут новые информационные технологии, в частности компьютерная система 1С, над прикладными задачами которой работают сегодня программисты.

Масштабная компьютеризация на Владикавказском вагоноремонтном заводе началась еще несколько лет назад. Сегодня предприятие обладает собственной локальной сетью, которая связывает все цеха с заводоуправлением. В 2010 году компьютерный парк был модернизирован, установлена новая современная операционная система. Затраты составили около полу-миллиона рублей.

«Сама жизнь заставляет нас этим заниматься, — говорит главный бухгалтер Людмила Рябич. — Сегодня собственник вагона хочет видеть все, что мы делаем с деталями при разделке списанного подвижного состава. Поэтому вместе с программистами мы продумали, как их учитывать, браковать, переводить в металлолом. Вся история хранится на электронных носителях».



Бухгалтерия



Руководство завода — начальники служб и отделов

Такая же автоматизированная система внедряется на ремонте грузовых и пассажирских вагонов. Здесь сложнее — много цехов и участков. Но к каждому прикреплены операторы, они и ведут электронный учет.

«Мы хотим видеть затраты по каждому участку, — объясняет Людмила Александровна. — Есть общая калькуляция ремонта, в нее закладывается определенный норматив. Все это вводится в программу, чтобы она автоматически отслеживала: если нужно, к примеру, 10 деталей на вагон — ни одной сверх этого машина не пропустит. С ее внедрением мы будем видеть движение материалов от склада до постановки на вагон. При этом программа будет автоматически рассчитывать затраты. Процесс ремонта станет прозрачным со всех точек зрения, главное — с финансовой. Я думаю, тогда нам легче будет управлять затратами и находить резервы для снижения себестоимости».

В бухгалтерии сильный коллектив: Мария Долгунова работает уже 39 лет, чуть меньше стаж у Галины Борукаевой — 33 года, более 24 лет трудится Белла Мурацева. Да и заместитель главного бухгалтера Маргарита Габуева на ВВРЗ уже 10 лет. Все они — люди ответственные. То же самое можно сказать и о планово-экономическом отделе, который много лет возглавляет Сима Кокаева.

А знаете, о чем они все мечтают? Чтобы на заводе было, как на железной дороге, где задержался поезд на несколько минут — и компьютерная программа сразу же сигналиит о сбое графика движения. Так и тут: завершил работу на вагоне один из участков — зажигается зеленый, находится еще в стадии выполнения — желтый огонек светится. А если где-то превысили планку расходов, сразу загорается красный: внимание!

...Когда открывали новый вагоноремонтный цех, на митинге говорили о том, что в будущем завод может взяться и за строительство новых вагонов. Трудовому коллективу это по плечу. Строительство не сложнее капитального ремонта, когда разбирают вагон полностью, все узлы и детали ремонтируют, а потом собирают заново. На Владикавказском вагоноремонтном заводе умеют делать грузовые тележки, есть и сертификат на колесные пары нового формирования. Но прежде чем браться за новое дело, надо изучить рынок и потенциальных заказчиков, взвесить все риски. Заводские специалисты этим уже занимаются.

«Мы все время движемся вперед, — говорит генеральный директор ОАО «ВВРЗ» Виталий Бекузаров. — И я считаю, что это очень правильно. Потому что тот, кто не идет вперед, тот идет назад».

Он, как и все заводчане, верит в будущее своего предприятия.





ГЛАВА IV

СТАЛЬ ЗАКАЛЯЕТСЯ В ОГНЕ



СЕКРЕТ ДОЛГОЛЕТИЯ

Новый вагоноремонтный цех — визитная карточка Владикавказского вагоноремонтного завода. Часы на его фронтоне отмеряют время со дня второго рождения предприятия. И все же здесь как будто слышится эхо прошедшей эпохи. Его отзвук и в стенах зданий старинной кирпичной кладки, и в приземистом домике, на котором до сих пор еще висит вывеска «Типография», хотя самой типографии уже давно нет...

История завода очень тесно переплетена с судьбами людей. Живы еще и свидетели давних событий. Они помнят о том, как на войну из заводских ворот уходил бронепоезд. И как ковали клинки для кавалерии и прятались в бомбоубежище от вражеских налетов. А также перестройку и все, что было после нее. Но не зря говорят, что сталь закаляется в огне, а человек — в трудностях. Заводчане — люди закаленные.

С чего начинается предприятие, которому уже 100 лет? С заводской проходной, что в люди вывела многих? Или со стальной колеи, что змейкой вьется по территории? По ней-то и приходит в ремонт подвижной состав. Общая протяженность здешних железнодорожных путей — восемь километров. По рельсам без устали снует юркий маневровый тепловоз, подавая вагоны на ремонтные позиции и выставляя уже прошедшие приемку на отправочный путь. Транспортный цех когда-то работал круглосуточно. Сегодня такой необходимости нет. В нем не так уж много людей, есть и молодые, и ветераны. Это одна сплоченная команда. И диспетчер Сергей Каспарович Хумарянц и машинист Георгий Алексеевич Тогоев относятся к молодым железнодорожникам как к сыновьям.



Сергей Каспарович
Хумарянц

У Хумарянца доброе лицо, живые глаза. Все удивляются, узнав, что ему уже 78 лет. Да не может такого быть! Сергей юношей пришел на ВРЗ вслед за старшим братом Николаем. Тот проработал бригадиром путейцев 50 лет, а младший его уже обошел: через год отметит 60-летие трудового стажа. Сергей Каспарович еще помнит, как бегал по заводу паровоз «Кукушка»: пыхнет дымом — и полгорода облаком окутает.

«Георгий появился на заводе, когда мы уже переходили с паровозов на тепловозы, — рассказывает Хумарянц о своем товарище. — Специалистов тогда не хватало, выпускники железнодорожного техникума предпочитали идти работать на железную дорогу. А Тогоев пришел к нам в цех. И его сразу же назначили

старшим машинистом. Старики ворчали: молодой мол, парнишка, а уже начальник! Но когда увидели, как он любит технику, успокоились. Георгий ведь сам на свои деньги поехал в Минводы, чтобы научиться ремонтировать тепловозы. А потом всем все объяснил и показал. Кстати, и по сей день мелкий ремонт мы сами делаем. Машины у нас старенькие, уже по полвека в эксплуатации.



Георгий Алексеевич Тогоев

Как молодому специалисту, Тогоеву дали тогда от завода трехкомнатную квартиру. Вспоминая об этом, он и сейчас улыбается: «Такая была неожиданная радость!» С тех пор уже 36 лет трудится Георгий Алексеевич на тепловозе и отдыхать не собирается. «Пока ноги бегают, надо работать», — замечает он.

А Сергей Каспарович, услышав это, добавляет: «Моя жена говорит мне: «Чем дольше ты на заводе работаешь, тем больше молодеешь!» Так вот, оказывается, в чем секрет долголетия!»

Транспортный участок



ВСЕ ОПИШЕМ – ДО ГВОЗДЯ!

Вагон еще только идет во Владикавказ, а здесь его уже отслеживают с помощью компьютеров в информационной сети. Хотят знать о нем все: когда и где выпустили, какого типа, модели, серии и в каком состоянии его сюда отправили.

Но вот наконец он приходит на завод. Прежде чем передать в руки ремонтников, его нужно полностью описать. Занимаются этим специалисты отдела приемки и описи вагонов. Руководит ими Василий Касьяненко (у него в 2012 году был юбилей – 25 лет на заводе!). Вся его семья тоже здесь: жена Галина работает в лаборатории, а две дочери Катя и Настя – рядом с отцом, в отделе описи. Одна из них уже получила вузовский диплом, другая еще учится.

Работа в бюро только на первый взгляд кажется несложной. Вагон надо досконально знать, чтобы правильно оценить и описать его состояние. При этом следует учесть и подсчитать все те детали, которые предстоит отремонтировать или заменить.

Подвижной состав, прослуживший 16–20 лет, приходит сюда в крайне неприглядном состоянии, как будто вырвался из лап тайфуна или торнадо, с многочисленными повреждениями корпуса, весь проржавевший и с изрезанным внутренним убранством. Досталось ему: колесил под палящим солнцем, по нему били холодные дожди и влажные ветры, а беззастенчивые пассажиры равнодушной рукой вырезали на облицовке стен свои имена или названия городов. Усталый и больной, вагон попадает наконец туда, где ему продлят жизнь. Во что это обойдется, подсчитают специалисты. Себестоимость ремонта во многом будет зависеть от того, насколько точно, квалифицированно сделана опись. Согласно этому документу выписывают наряды на ремонт и заказывают детали. А после того как ремонтные работы выполнят, надо будет еще и удостовериться, что все детали на месте.

Отремонтированный вагон пройдет приемку специалистов Центра технического аудита РЖД. И только тогда информацию о его возвращении в эксплуатацию передадут в Главный вычислительный центр российских железных дорог. А вагон отправят владельцу к месту приписки.

Когда-то на весь ВВРЗ был один компьютер. А сегодня у каждого специалиста на столе ПК. Молодежь мечтает: «Завод разбогатеет и купит нам планшетики – будем тогда не с блокнотами, а с карманными компьютерами по вагонам бегать!» И это не такая уж несбыточная мечта, судя по темпам технического прогресса в последние годы.

На Владикавказском вагоноремонтном заводе многие трудятся семьями. У Валентины Бондарь, которая уже 35 лет на предприятии, сын работает столяром. Отец и мать Марины Серковой – тоже заводчане. Ее и замуж здесь выдали за столяра, зовут его Дмитрием. Их дочке уже три года.

Молодых в отделе много: Таня Кадалаева, Анжела Бикоева, Женя Романова, Дима Шаповалов, Вика Салбиева и другие. Работа им нравится, говорят: «Полезное дело делаем». Помогают им опытные наставники. У Юли Слободчиковой поначалу ничего не получалось — хотела уже уходить, но заместитель начальника отдела Татьяна Данилова остановила: не спеши, мол, я тебя всему научу. И научила.

Своим опытом делится с молодыми и Надежда Ясыченко. И глядя на них, вспоминает, как саму ее судьба привела на завод. Сорок лет назад шла мимо и зашла, да вот и осталась на всю жизнь. Очень уж ей коллектив понравился.

Начинала она, как и многие, заготовителем в пассажирском цехе. Знаменитый мастер Таймураз Булацев учил ее: «Ты должна быть хозяйкой! На складе ничего нет, а у тебя все должно быть». Когда Надежда перешла на третий курс железнодорожного техникума, он заявил ей: «Нечего в кабинете юбку протирать — иди в цех мастером!» Там она и проработала 20 лет. И замуж вышла за столяра Виктора Ясыченко. Муж-то и помог ей всю «столярку» изучить, так что теперь она во внутреннем убранстве вагона дока...

А вот другая сотрудница отдела, Татьяна Волкова, окончила горно-металлургический институт, по специальности она — металлург-литейщик, и больше всего ей нравится процесс плавки металла. Но литейный цех пока не восстановили, поэтому Татьяну направили в ОТК, а уж оттуда она попала в отдел описи. Здесь и пригодилось ее знание металла.

После того как отделом описи выполнена вся бумажная работа, вагон передают на позиции ремонта — и там за него берутся заводские умельцы. Трудно даже представить, сколько труда, мастерства и знаний вкладывают они в каждый вагон, потрепанный дорогами, временем и пассажирами.

«У нас три основных цеха — ремонта пассажирских вагонов, грузовых вагонов и колесных пар, — говорит заместитель генерального директора Роберт Цинделиани.



— Большую номенклатуру деталей поставляет им ремонтно-заготовительный цех. А все остальное покупают снабженцы. Электрооборудование, системы отопления и водоснабжения ремонтируем у себя. И если что-то вовремя не будет сделано, сбой произойдет по всей производственной цепочке. Поэтому люди чувствуют свою ответственность.

Многое зависит и от четкого снабжения. Давно уже ушли в прошлое времена, когда все поставлялось на завод централизованно.

«Для основного производства требуется полторы тысячи деталей, — начальник отдела снабжения Иван Гаглов называет цифру, которая в голове даже не укладывается. — Но мы не можем их просто купить на рынке — по закону нужно проводить конкурсы, создавать конкурсные комиссии. Это непростая процедура. Часть деталей и материалов поставляет нам Торговый дом РЖД. Остальные ищем сами».

Гаглов на заводе работает уже 20 лет. Без отрыва от производства окончил экономический факультет университета, поэтому легко просчитывает любую сделку — выгодна она или нет. Его задача не только обеспечить производство всем необходимым, но и максимально сэкономить деньги, разумеется, без ущерба для качества. Помогают ему в этом заместитель Марина Постникова и экономист Зема Медоева.

Главная проблема сегодня — найти поставщиков качественной продукции. На рынке ведь масса фирм-однодневок, которые торгуют поддельной, а то и бракованной продукцией. Поэтому снабженцы стремятся иметь дело с производителями напрямую. Но, случается, и те подводят. Так, получили однажды контейнер некачественных электродов, а вместе с ним и проблемы — попробуй теперь вернуть свои деньги.

При закупках надо быть очень внимательным. Особенно когда дело касается вагонных деталей. Но тут соблюдается строгое правило: приобретаются только сертифицированные изделия. По желанию владельцев вагонов используется и литье, остающееся после разделки старого подвижного состава. Но оно проходит обязательную дефектоскопию и на вагон ставится только при условии отсутствия дефектов.

Экспедиторы занимаются поиском комплектующих для подвижного состава по всей стране. Часто выезжают в командировки, получив от своего начальника жесткое указание: не выполнишь задание — не возвращайся! Но такого, чтоб не вернулись, еще не было.

Ежедневно в ремонте находится два-три пассажирских и пять-шесть грузовых вагонов, не считая колесных пар. И кто-то должен постоянно отслеживать ситуацию: все ли участки обеспечены запчастями, как идет выполнение сменно-

суточных заданий. Занимается этим производственно-диспетчерский отдел, который возглавляет Павел Александрович Николов. А заместителем у него Борис Иванович Ревва. Оба хорошо знают и производство, и людей. Ночью их разбуди — скажут, где и что делается.

У них были замечательные предшественники, на долю которых выпало интересное время: завод осваивал тогда изготовление новых деталей и комплектующих по кооперации. Начальник ПДО Геннадий Семенов и его заместитель Сергей Нагорский в короткие сроки организовали выпуск сотен деталей, проявив при этом знание как процесса стального литья, так и механической обработки металла. При непосредственном участии Семенова было внедрено сетевое планирование ремонта вагонов, которое позволило равномерно загружать мощности предприятий. В те времена в отрасли прислушивались к компетентному мнению заводских специалистов. Сообща легче было решать многие проблемы.

Сегодня производственно-диспетчерским отделом руководят инженеры с таким же высоким уровнем компетентности. Павел Николов отдал производству более полувека. Ревва — 30 с лишним лет. Борис Иванович и женился здесь — на Светлане Бадиковой из заводской династии. И дед, и отец ее, и мать — все на ВРЗ работали.

Ревва помнит еще времена, когда завод был ведущим в стране по ремонту нефтебензиновых цистерн. Выпускали тогда до 500 вагонов-цистерн в месяц! Обслуживали все предприятия европейской части страны и среднеазиатских республик. И МПС ежедневно запрашивало отчет о выполненной работе.



Производственно-диспетчерский отдел

«Ремонт вагонов — тяжелое дело. Это не часы чинить, где все детали подсчитаны и выверены, — говорит Борис Иванович. — Надо постоянно держать руку на пульсе, чтобы не потерять нить управления».

РЕМОНТ – ДЕЛО ТОНКОЕ

Основной цех завода — вагоноремонтный, он же и самый огромный. Его площадь — более 20 тысяч квадратных метров. Здесь разместились участки сборки и сборки вагонов, ремонта тележек, систем отопления и водоснабжения, электрооборудования, а также малярный, столярный и другие. У каждого свои планы, но цель общая одна — вовремя вернуть подвижной состав в эксплуатацию.

В ВРЦ работает более 300 человек. Когда-то начальником этого цеха был Евгений Голиков, человек очень инициативный, продвинутый в технике и экономике. Разработанные им стенды для испытаний электрооборудования до сих пор используются.

В разное время пассажирским цехом руководили также Павел Николов, Борис Темираев, Тагетдин Мусаев и другие опытные инженеры. А с недавних пор возглавляет его Владимир Чибиров. Он пришел на ВВРЗ с другого предприятия и сегодня весь свой опыт вкладывает в организацию ремонта вагонов.

А дело это не назовешь легким. Подвижной состав ведь поступает в ремонт неравномерно — то густо, то пусто. К тому же в прежние времена он был в основном однотипным. А теперь и типы, и модели по годам постройки разные, поэтому и запчасти к ним требуются соответствующие. Каждый раз возникают проблемы с документацией, которой сегодня заводы никто не обеспечивает. Поэтому и ритмичную работу наладить сложно.

В 2011 году вагоноремонтный цех три квартала подряд получал премии за выполнение производственных показателей. А в 2012 году не повезло: самые большие объемы работы выпали на первое полугодие, потом людей пришлось отправлять в отпуска, потому что не было серьезной загрузки.

Специалисты отмечают, что в последнее время ремонт стал более тяжелым. На ВРЗ приходят вагоны постройки 1992—1994 годов. Все знают, какое это было за время и из чего клепали тогда подвижной состав. Неудивительно, что металл в нем сегодня гнилой, в более старых вагонах он лучше сохранился. Все это бьет по экономике, заставляя идти на перерасход. По нормативу на одну единицу подвижного состава должно отпускаться 300 килограммов стали, а по факту уходит в три-пять раз больше. Но что делать? Завод ведь дает гарантию на пять лет. Вагон должен бегать как новенький.

Технология ремонта очень сложная. В зависимости от его категории вагон разбирают до определенных позиций. Например, при КР-2 (капитальный ремонт второго объема) от пассажирского вагона остается лишь голый остов, каркас. Все остальное снимается — ходовая часть, тормозная система, трубы, котел, электрооборудование, внутренняя мебель и убранство. Тележки из-под вагона тоже выкатывают, а потом разбирают и очищают до металла. Каждый узел специалисты тщательно осматривают, рамы подвергают дефектоскопии, выявляя, нет ли скрытых трещин или других дефектов. Контролируют и геомет-

*Коллектив вагоноремонтного цеха*

рические параметры рам тележек с помощью новейшего комплекса лазерных модулей и оптико-механических устройств, соединенных с компьютером. Вот такое сегодня современное производство!

Техника намного упростила и облегчила прежде трудоемкие рутинные операции. Взять, например, окраску вагона. Раньше это был адский труд! Бригады женщин вручную зачищали металлические поверхности от потрескавшейся краски и ржавчины, шпатлевали, а потом плакали от едко пахнувшей краски. А сегодня обходятся без слез.

Во время реконструкции завод обзавелся дробеметной установкой, которой управляет оператор с пульта. Правда, заводским специалистам пришлось ее усовершенствовать. После этого установка стала намного мощнее и производительнее тех, что используются на других предприятиях. В ней 14 аппаратов, которые мечут дробь размером около одного миллиметра со скоростью 70–80 метров в секунду, а на подвижной траверсе установлены дополнительные дробеметы — для обработки торцевых стен. Оконные и дверные проемы прикрывают специальными щитами — их придумал бригадир Артур Хамидуллин. Современный способ очистки занимает от двух до четырех часов. Столь тщательная подготовка металлической поверхности к окраске повышает стойкость лакокрасочных изделий. Потом вагон отправляют в окрасочную камеру, где тоже все автоматизировано. Оттуда он, сверкающий свежей краской, поступает на участок сборки.

Следует отметить, что технология ремонта постоянно совершенствуется. Так, недавно открыли участок по реставрации баллонов резинового суфле пе-

реходных площадок пассажирского вагона. Восстановили пресс для вулканизации сырой резины и других резинотехнических изделий. В создании нового участка принимали участие все заводские службы, включая отделы главного механика и главного энергетика. А отдел главного технолога разработал соответствующий технологический процесс. Цель преследовалась самая благая — снизить себестоимость ремонта. Это немаловажный фактор для привлечения заказчиков.

Но какой бы совершенной ни была техника, человека она не заменит. Многое зависит от отношения к делу. В цехе на всех позициях работают люди опытные и ответственные. Один из них — мастер участка разборки Анатолий Хасиев. Его портрет не случайно красуется на заводской Доске почета. Он руководит очень тонкой работой: вагон надо разобрать так, чтобы не поломать, не согнуть и не потерять ни одной детали. Часть из них потом отремонтируют, а часть заменят, изготовив новые по имеющемуся образцу. Анатолий Николаевич освоил все станки, завязанные в технологической цепочке обработки древесины. Он — прекрасный столяр, к тому же очень терпеливый и хороший наставник, трех молодых парней уже обучил работе на станках.

Подготовка к сборке вагона — дело очень важное. Ею руководит заместитель начальника цеха Александр Мимнонов. Говорят, что незаменимых людей нет. А вот его отсутствие сразу сказывается на производстве: будто напряжение падает в электросети.

Один из самых тяжелых участков — сварка металлических кузовов. Мастером здесь работает женщина. В подчинении у нее одни мужчины, и у всех горячие и характеры, и работа. Они, как сложный замок, к каждому ключик нужно подобрать. Ирине Щур это удастся. Она со сварщиками как мама, и в то же время очень требовательный мастер. Мастер с большой буквы!

На электровагонном участке тоже хорошего мастера вырастили — Алексея Засеева. А руководит им заместитель начальника вагоноремонтного цеха Захар Винников. Пришел он на завод электриком, потом окончил институт и получил диплом инженера-механика. Люди отзываются о нем с уважением: светлая голова! Как-то замкнуло электрооборудование в вагоне, а где — электрики понять не могли. В это время Винников лежал дома в гипсе после автомобильной аварии. Послали за ним машину — и в вагон его, можно сказать, на руках внесли. Он тут же определил где замкнуло и почему замкнуло.

Захар — потомственный заводчанин. Его дед когда-то командовал Стрыйским заводом, где ремонтировались паровозы. А отец работал на вагоноремонтном заводе в Целинограде, там и встретился с юной выпускницей железнодорожного техникума. Полюбили друг друга, свадьбу сыграли. А когда их начальника Павла Назаровича Пашенко перевели на ОВРЗ, то по его приглашению, всей семьей, уже с детьми, переехали в Орджоникидзе. Здесь Виктора Винникова назначили начальником товарного цеха. А вслед за отцом и сыновья пришли на завод: Захар — в ВРЦ, Борис — в колесный цех. Обоих ценят на предприятии. Хороших сыновей вырастили Винниковы!

«Я ПРОСТО ЛЮБЛЮ РАБОТАТЬ...»

Старая пословица гласит: не место красит человека, а человек место. Это явно сказано о бригадах Сергея Духанина и Валерии Битарова. На участке ремонта систем отопления и водоснабжения они — признанные мастера. Именно с ними всегда советуется мастер Замира Дзуцева, как лучше выполнить ту или иную работу. Иногда на совет приглашают еще и Алексея Ларюкова с Александром Климовым.

В 2009 году завод впервые взялся за освоение нового для себя вида ремонта — капитально-восстановительного (КВР). Пригнали пассажирский вагон, который отслужил уже 30 лет и прогнул насквозь. Надо было полностью обновить его, а затем оборудовать системой кондиционирования воздуха и экологически чистым туалетным комплексом. И сроки, требования были жесткие. После того как все было сделано, опытный образец вагона КВР преобразился до неузнаваемости. Весь сияющий, пахнущий свежей краской, деревом и металлом он был представлен на сертификационные испытания.

Один из заводских цехов превратился на время в испытательную лабораторию. Специалисты Тверского НИИ вагоностроения смоделировали ситуацию почти экстремальную: более 35 раз на разной скорости вагон-боек таранил обновленный вагон, проверяя прочность крепления установленного на нем подвагонного и внутривагонного оборудования. При этом экспериментальный вагон был покрыт густой сеткой датчиков, которые записывали результаты соударений. Заводчане, конечно, тогда поволновались, но замечаний у специалистов, проводивших испытания, не было. Они прошли успешно!

Замира потом рассказывала, что в этом вагоне, проходившем КВР, систему отопления собирала бригада Духанина, а в следующем — Битарова. Работа была тяжелейшая, но обе с ней справились. Помогал, наверное,



Ремонтно-строительный участок



Энергосиловой участок

здоровый дух соперничества. Купейные вагоны начали ремонтировать — снова доверили этим бригадам. У них здесь все учатся.

Особенным был для коллектива и 2011 год. Владикавказский вагоно-ремонтный завод принял участие в пилотном проекте компании «РЖД» по установке в пассажирских вагонах отопительных агрегатов нового поколения, оснащенных процессорным управлением всеми режимами обеспечения теплом и работающих на экологически чистом топливе. Это так называемые пеллеты — обезвоженные гранулированные древесные опилки. Они засыпаются в бункер — и больше никаких хлопот. Ни угля, ни копоти, ни пыли!

На сети железных дорог появилось 60 экспериментальных вагонов с пеллетными котлами. И 17 из них делали на ВВРЗ. На завод приезжали представители фирмы-изготовителя, а перед этим и сами заводчане побывали на других предприятиях, чтобы изучить опыт. Первые вагоны ушли в зиму на дальневосточное направление, пришлось держать связь с Федеральной пассажирской компанией, следя за их эксплуатацией. Но испытание холодами они прошли успешно!

Сергей Духанин работал и с пеллетными котлами. Он почти 40 лет на заводе, причем, что удивительно, в одной и той же бригаде. На ВРЗ пришел 20-летним парнем и попал в бригаду Виктора Ковешникова, которого и сменил на посту бригадира лет за пять до его ухода.

«Он учил меня терпению и навыкам, — рассказывает Сергей. — Терпение и труд, мол, все перетрут. Но, бывало, чуть не до слез доходило — не получалось! А желание научиться было большое. Поэтому иногда вместо обеда я

шел смотреть, как мастера работают. Отопительную систему ведь ремонтируют голыми руками, тут никакие механизмы не применишь, нужны лишь умение и сноровка».

Духанин — Почетный железнодорожник. Дома у него целый чемодан грамот и благодарностей за ударный труд. А на заводе его не случайно зовут «профессором». Он ведь еще и рационализатор, придумал, например, как ремонтировать однотипные стояки. Стандарт, который ввели по его предложению, экономит бригаде полдня. А время, как известно, это деньги.

«Я люблю работу и не люблю халтуру, — откровенно говорит Сергей. — Когда лишь бы день до вечера протянуть, то это не про меня».

У него есть личный рекорд: когда вся бригада заболела гриппом и он остался один — сам, в одиночку, сделал отопление в четырех вагонах. Три субботы на работу выходил. Во характер!

Вспоминая своего наставника, Сергей Духанин часто задается вопросом: а кто придет нам на смену? Появятся ли на заводе молодые высококвалифицированные рабочие? Хотел даже по этому поводу написать президенту страны, задать вопрос: как вы будете проводить модернизацию экономики, если почти все ПТУ позакрывали, а в тех, что остались, готовят гувернанток? Откуда специалисты возьмутся? Кроме того, сегодня в нашей стране почему-то рабочие профессии не в цене, а у классного мастера ведь и зарплата должна быть соответствующей.

Духанина не случайно выбрали председателем цехкома самого большого цеха. Люди часто к нему обращаются, потому что знают: он и до директора дойдет, чтобы решить какую-то большую проблему. И на собрании не побоится встать и сказать все, что думает.

Был такой случай в прошлом: завод сорвал план — и разбираться приехала комиссия из Москвы. В то время за это строго спрашивали. Проверяющие возьми да поинтересуйся: а что рабочий класс по этому поводу думает? Сергей ответил прямо: «А что тут думать? Директор не справляется!» (Кстати, после отъезда комиссии того директора освободили от должности.)

Он всегда правду-матку рубит. Ну а в остальном — душа-человек. Видит, мастер Замира чем-то озабочена, и говорит ей: «Давай настроение подниму!» И начинает читать... стихи. У него строчки сами в рифму складываются. Вот такой он разносторонний человек, Сергей Духанин.



Сергей Духанин

МЫ – КАК ОДНА СЕМЬЯ

Вагон похож на дом. Чтобы сделать его уютным, комфортным и красивым, требуется множество разных вещей — диваны, панели, плинтусы, светильники. Ими занимаются десятки специалистов. Так, например, мебель и столлярные изделия изготавливают на деревообделочном участке.

«Мне наша работа нравится, — говорит мастер Эльза Хинчагова. — Тяжело бывает только, когда вагонов много и надо «одеть» их, уложившись в нормативное время».

Норматив зависит от объема ремонта. На КР-1 жесткого плацкартного вагона отводится 12 суток, на КР-2 — 22 дня. А самый продолжительный — КВР занимает 36 суток. Но там и объем работы намного больше.

В прежние времена комплектующие на вагоны поставлял ремонтно-заготовительный цех, которым руководил Владимир Михайлов. Этот человек принял отстающее подразделение, а через полгода вывел его в передовые. При нем коллектив часто занимал первые места в соревновании. Он был требовательным руководителем, знающим делом специалистом и рационализатором.

Сегодня эту же задачу выполняет ремонтно-заготовительный участок, которым руководит Виталий Темесов. И если он вовремя детали не выдаст, сборочному участку будет нечего делать. Мастера каждый день получают сменное суточное задание. При этом на каждую деталь дается норма времени, и надо в нее уложиться.

«Вагоны все разные, — рассказывает мастер Татьяна Озмаян, — один легче, другой тяжелее. У одного кузов хороший, у другого — совсем прогнил, надо латки ставить. Мы сразу оцениваем объемы предстоящей работы и распределяем между рабочими. Сегодня, например, нужно выдать на вагон ступеньки и новые двери».

Юрий Стариков занимается ремонтом дверей и замков. Он часто бывает настолько увлечен делом, что обо всем забывает. Ему говорят: «Пора на обед!», а он отвечает: «Сейчас доделаю — тогда и пойду». Человек этот без работы ни дня не может. Как-то поделился с товарищем: «Не люблю выходные и праздники — девать себя некуда».

Иногда мастер просит рабочих задержаться после смены или выйти на работу в субботу. Сварщик Геннадий Балдин и токарь Зураб Дигоев никогда не отказываются. Геннадий ремонтирует тамбурные двери. Он на все руки мастер, все слесарные и сварочные работы выполняет сам.



Ремонтно-заготовительный участок

Коллектив на участке дружный. Не только работают вместе, но и отдыхают — за город выезжают, в драмтеатр на премьеры ходят. Недавно Мариинский театр приезжал на гастроли, так с удовольствием сходили и поаплодировали артистам.

«Мы — как одна семья, — замечает Татьяна Озмаян. — Друг другу всегда помогаем. И в радости, и в горе».

Производство всегда держалось и держится на мастерах. Они — как стальной стержень, который придает надежность любой конструкции.

Один из таких мастеров — Почетный железнодорожник Александр Шанаев. Он работает слесарем внутреннего убранства вагона. Пришел на Орджоникидзевский вагоноремонтный завод в 1975 году учеником. И вместе с заводом пережил самые трудные времена — перестройку и лихие девяностые. Когда зарплату на предприятии стали выдавать не деньгами, а бензином, не кто иной, как Шанаев, отправился на прием к главе правительства Республики и заявил: «Нельзя унижать рабочий класс, вынуждая его торговать на обочине дороги!»



Александр Шанаев

Под интеллигентной внешностью у Александра Аслановича — железный характер. У него, как и у Духанина, однажды грипп свалил всю бригаду — и он остался один. Работал одиннадцать дней с 6 утра и до 23 часов, но план вы-ташил...

Для него это дело святое. Как-то под Новый год начальник сказал рабочим: «Вы уже уходите? А как же план?» Шанаев не ушел. Глядя на него, и другие остались.

Александр Аслановичу присвоено звание «Лучший рабочий Северной Осетии». А в 2011 году он получил премию Президента Республики. Вручал ее сам Таймураз Мамсуров. Выступая на торжественном приеме, глава Северной Осетии очень тепло отозвался о тружениках завода: «Своим трудом, казалось бы, незаметные эти люди укрепляют и по-настоящему облагораживают нашу Республику, делают ее такой, какой мы ее любим».

И он ничуть не преувеличивал. Вот лишь один любопытный факт из био-графии лауреата: Александр Шанаев никогда не ездил за границу, но книги Джека Лондона, Голсуорси, Мозма и Ирвинга Стоуна читает на английском языке. Сам выучил.

Вот такой здесь рабочий класс. Золотой фонд завода!

ГОРЯЧЕЕ ЖЕЛЕЗО НЕ РЖАВЕЕТ

На ремонтно-механическом участке уникально все — и люди, и станки. Именно здесь по чертежам заводских конструкторов и заданию производственного отдела изготавливается все нестандартное оборудование и технологическая оснастка. Сюда нередко приезжают люди с других предприятий го-рода: помогите — эту деталь только вы можете сделать!

«Представьте себе, — сказал один из инженеров, — потребовалась, к примеру, металлическая шпилька или болт с особой резьбой. Куда за ним пойдете? На ремонтно-механический участок! Он изготавливает пресс-формы, штампы и ремонтирует их, как и другое оборудование.»

Многие годы здесь был начальником Василий Белкин — человек, который знал наизусть типы и характеристики всех станков на заводе (так же как знает их сегодня инженер отдела главного механика Виктор Гобеев). Ему удалось реализовать многие идеи. По инициативе Белкина была организована специальная служба по ремонту и профилактике вентиляционных систем в основных цехах. При ремонте вагонов он внедрил аргоновую сварку, дающую высокое качество сварного шва, и сам показал и помог рабочим ее освоить. Это был настоящий инженер.



Ремонтно-механический участок

«У нас 2 тысячи наименований продукции, — говорит мастер Аина ханум Мусаева. — И мы все знаем наизусть». Такое количество разных деталей трудно даже представить, а они знают наизусть!

Аина ханум — вагонник по специальности. Ее муж Тагетдин тоже на ВВРЗ работает, еще недавно он возглавлял вагоноремонтный цех, а теперь трудится в цехе ремонта грузовых вагонов. У них трое детей, две внучки и внук. Такое счастье! Может быть, кто-то по их стопам пойдет?

В этом цехе всегда работали уникальные специалисты. А вслед за ними на завод пришли их дети. Яркий пример — сам начальник участка Николай Васильевич Бобылев. Говорят, его отец, когда лом в печь закладывал, сразу называл марку стали, которая получится на выходе. Вот как хорошо знал он дело, которым занимался! И сын у него такой же. За самую сложную работу всегда сам берется.

У Валерия Дорогих отец работал здесь же термистом. Сам Валерий Михайлович — токарь высочайшей квалификации. Он уже 54 года на заводе. Не раз признавали его лучшим по профессии и победителем соревнования.

«Мы, инженеры, никогда не считали зазорным для себя пойти к слесарю Юре Пудовкину посоветоваться, как отремонтировать деталь, — говорит бывший главный конструктор ВВРЗ Нина Федоровна Соколова. — Или к Валере Дорогих, чтобы спросить: а какая это сталь? Он по ней ширкнет и скажет. Такие специалисты, как они, в наше время большая редкость».

Уникальный слесарь-инструментальщик Николай Меснянкин — тоже из заводской династии. Пришел сюда в 1956 году после ПТУ. Как говорит старая половица, с мастерством люди не рождаются — мастерами становятся. Вот и он стал...

Мало кто знает, что и Валерия Дорогих и Николая Меснянкина много раз пытались переманить на другие предприятия. Предлагали более высокую зарплату. Ни они на уговоры не поддались и своему заводу не изменили.

Их цех и в прежние времена славился мастерами. После войны именно здесь собрали две автомашины (братья Патошины, один из которых прекрасный художник), где все детали были сделаны своими руками, только моторы поставили мотоциклетные. Эх, не знал Форд про владикавказских умельцев!

«Я пришел на завод, когда он гремел на всю страну, — рассказывает начальник участка Бобылев. — И стал слесарем-инструментальщиком, пройдя хорошую школу у старых мастеров. Поначалу тратил неделю на то, что они за час делали. А потом научился. Тогда говорили: кто инструментальный цех прошел, тот с любой работой справится. Везде ценить будут. Так оно и есть».

И сегодня здесь работают люди с золотыми руками, которых все хотели бы заполучить к себе. Среди них слесарь Игорь Попов. Когда нужно что-то срочно отремонтировать, ищут в первую очередь его. Юрий Кострюков — тоже человек безотказный, к тому же специалист широкой квалификации: слесарь-вентиляционщик и жестянщик. Был в свое время награжден именными часами министра путей сообщения. А электросварщик ручной сварки 5-го разряда Сергей Лапотников отмечен Почетной грамотой Республики Северная Осетия — Алания за многолетний добросовестный труд. Он пришел на ВРЗ в 1976 году пятнадцатилетним парнишкой и стал слесарем. Потом отслужил в армии и вернулся на родной завод.

За 30 с лишним лет, которые Сергей здесь работает, многое изменилось. Ремонтно-механический цех стал участком, уменьшился и трудовой коллектив. Но главное — завод живет, развивается. Всех радуют хорошие перемены. Цех недавно отремонтировали: новую крышу сделали, а вместо старых закопченных окошек светлые окна появились. Поставили и кулеры — теперь можно чай горячий пить, если в столовую идти не хочется.

Обновился и кузнечный цех, как снаружи, так и внутри. До прихода на завод нового директора Виталия Бекузарова он вообще под замком стоял. А теперь и окна поменяли, новую крышу и полы сделали. Привели в порядок и оборудование, два новых прессы завезли, а для резки металла купили новые ножницы. Предприятие пошло на большие затраты. Но без финансовых вложений ничего бы не вышло.

В этом цехе тоже видна столетняя история предприятия. Здесь есть уникальный трехтонный молот, который сохранился еще с начала прошлого века. Его в 2005 году капитально отремонтировали, заменили бабу, — и молот работает не хуже новых.

*Кузнечный цех*

Сейчас для завода закупается много импортного оборудования и инструмента. А раньше все делали сами своими руками. Были такие умельцы, что могли выковать все что угодно: клещи, плоскогубцы кровельные ножницы. Заводчане часто вспоминают кузнеца ручнойковки Ивана Степановича Попова. Он из железа мог тончайшие узорные кружева делать — дай только рисунок.

Не случайно во время Великой Отечественной войны Государственный комитет обороны доверил специальный заказ на изготовление кавалерийских клинков знаменитым златоустовским оружейникам и... Орджоникидзевскому вагоноремонтному заводу. Помогли его выполнить тогда кубачинские мастера. За ними завод специально посылал людей в горное село Кубачи. И они спустились с гор, чтобы выковать оружие против врага.

Старое поколение заводских умельцев ушло, оставив после себя хорошую смену. В кузнечном цехе появился Иван Пчела. После войны было голодное время, вот и пошел Ванечка учиться в ФЗУ, там обещали кормить и одевать. До сих пор помнит тяжелые ботинки, которые ему тогда выдали. Выучился у старых кузнецов, а потом и сам обучал молодежь. Со своим цехом расставался только один раз — когда служил в армии.

Из Ванечки он как-то незаметно превратился в Ивана Васильевича. Рационализаторством занимался, проводил школы передового опыта у себя на заводе, выезжал и на другие вагоноремонтные предприятия делиться секретами мастерства.

Пчелу вся Северная Осетия знает. В былые времена владельцы иномарок к нему в очередь выстраивались — от Ростова до Еревана никто лучше его не мог на глаз определить, а потом так растянуть рессорные пружины, чтобы машина лучше ездил. Да он много чего мог. Уникальный мужик! Еще бы — 45 лет провёл у горна! Мастеров такого класса в стране немного.

Один из заводчан говорил: «Я вот перед ним встану — и он может мой портрет выковать». А руководители отмечают и еще одно замечательное качество старого мастера — без дела сидеть не может. На заводе даже поговорка такая пошла: «Трудолюбив, как Пчела».

Неудивительно, что трудовая книжка старейшего работника не вмещает благодарностей. Их столько было за 60 с лишним лет работы, что понадобилось делать дополнительные вкладыши. В 2010 году 80-летний юбилей Почетного железнодорожника Ивана Васильевича Пчелы отмечали всем коллективом. Пришел его поздравить и генеральный директор ВВРЗ Виталий Бекузаров с подарками и цветами. Настоящий праздник устроили заводчане для старого кузнеца.



«Жизнь прошла как сон!» — удивлялся сам юбиляр, принимая поздравления. А главным подарком было для него разрешение приходить работать, когда захочется. Пчела ведь жить без завода не может.

В кузнечном цехе есть и еще один замечательный человек — Эдуард Иосифович Кабулов. Его отец пришел работать на завод в 1945 году. А вслед за ним и старшие братья. Но один окончил вуз, другой — железнодорожный техникум и, уехав работать по распределению, не вернулись.

В 1970 году Иосиф привел на завод младшего сына. Тот стал кузнецом. Отец его предупреждал: «Работа тяжелая, если ее не полюбишь — дело не пойдет».

Но у сына были хорошие учителя — Иван Степанович Попов, Григорий Сакаидзе, Анатолий Белоусов. Они его многому научили, даже художественной ковке. Тогда кузнецы все — от гвоздя до гвоздодера — для завода сами делали. А однажды ради интереса решили даже выковать металлическое дерево. И не одно.

«Пластинку берешь, округляешь, немного разбиваешь ее и чуть-чуть расплющиваешь под лепесток, — раскрывает секрет Эдуард Иосифович. — А чтобы прожилки получились, берешь секач и продавливаешь бороздки в металле. Потом соединяешь все кузнечной сваркой. Внизу еще и корни делаешь. Самое чудесное деревце подарили пионерскому лагерю — помню, листочки на нем были желтые и красноватые, как будто осень наступила. Красота!»

Расставаясь с заводом, Попов сказал Кабулову: «Сынок, ты остаешься у руля. Желаем, чтобы ты столько же потрудился, сколько мы отработали. Не меняй никогда свою профессию». И молодой кузнец ему это обещал. А когда уходил последний мастер из того старшего поколения, он передал Эдуарду и свою наковальню с наказом: «Никому ее не отдавай, только из рук в руки своему ученику — так, как мы тебе!» И Кабулов бережет эту наковальню как зеницу ока.

Ее не раз пытались у него купить. Армяне предлагали большие деньги — три его месячных зарплаты. Он отказал: «Эта наковальня не продается!» «Но почему?» — удивились те. «На это есть две причины, — ответил кузнец. — Первая — я весь инструмент на ней заводу делаю. И вторая — я должен отдать ее в руки тому, кто после меня здесь останется. Мне это старые мастера завещали». Тогда попытались ее украсть, но не удалось — кузнец спугнул воров. И чтобы не рисковать, он свою наковальню спрятал. А потом забил металлические штыри, несколько поясов обвязки сделал, так что теперь эту наковальню можно только трактором вырвать.

«На заводе было пять таких наковален, одна моя осталась, — с грустью замечает Эдуард Иосифович. — Ей уже лет 70—80. Она очень удобная, любую работу на ней легко делать. Без нее я как без рук.»

Заводской стаж у Кабулова уже 42 года. Но отдыхать некогда.

«Я прошу у Бога еще восемь лет, ведь учителя мои по полвека отработали, — говорит он. — Меньше мне нельзя. Я у них эстафету принял — и должен передать ее в надежные руки.»

Мысль эта не дает ему покоя: кому же он оставит свою наковальню, когда уйдет с завода? Найдутся ли достойные ученики, чтобы продолжили дело мастеров?

ОПЕРАЦИЯ НА СЕРДЦЕ

Единственный на заводе начальник цеха — женщина — Галина Коновалова. Да еще какого цеха — колесного! Одни называют его сердцем завода, другие в шутку утверждают, что это, скорее, ноги, поскольку без колес вагон никуда не уедет.

А для Галины Ивановны это — второй дом. Она на заводе уже более 30 лет. Начинала дефектоскопистом, а начальником цеха стала в 2004 году. Здесь у нее почти вся семья — дочь Жанна и муж второй дочери. Да и внук Родион, которому пятнадцать лет, уже заявляет: «Я к тебе, бабушка, пойду работать после школы». Действительно, а куда еще парню идти, если дома все разговоры о заводе?

Заместителем начальника цеха много лет уже трудится Борис Винников. Он технолог, и сам разрабатывал весь технологический процесс ремонта колесных пар с учетом нормативов и новых веяний. Если учесть состояние, в котором находился раньше цех, это было очень непросто сделать. Все ведь давно устарело морально и физически — и здание, и станки.

Колесный цех планировали полностью обновить, но второй этап реконструкции ВВРЗ, как известно, не состоялся. Начали только возводить пристройку, стены чуть-чуть подняли от фундамента — и стройку забросили.



Галина Коновалова

Коллектив колесного цеха



Когда в 2004 году на заводе появился новый директор Виталий Бекузаров, перед его глазами предстала жуткая картина: под станками ямы, люди чуть ли не по колено в воде, которая туда со всей территории завода стекала. Галерея дырявая, стена — ткни кулаком — рухнет, крыша тоже как решето. Когда начали ремонт, один из оконных блоков выпал вместе с сосульками. Словом, все там держалось на честном слове.

А во Владикавказ в то время съехались со всей страны руководители вагоно-ремонтных предприятий на совет директоров. Один из них заглянул в колесный цех и ужаснулся, сказав позже на совещании: «Этот цех надо немедленно реконструировать — не дай бог что случится!»

Но, как выяснилось, помощи ждать было неоткуда. Пришлось все делать на свой страх и риск, как операцию на сердце. Начали с того, что соорудили нормальный дренаж, ямы под станками вычистили и осушили. Затем котлы переставили, и кровлю привели в порядок.

Занялись и техническим переоснащением. За один только 2005 год восстановили два станка КЗТС и приобрели один новый, отремонтировали карусельный станок, пресс, восемь кран-балок, а также изготовили кассеты для хранения колес.

Позже пристроили к цеху новое светлое помещение и оснастили его по последнему слову техники. Там открыли современное демонтажно-моечное отделение. Раньше главным инструментом у рабочих были ключ да кувалда. Всего час человек поработал, а уже в мыле. Теперь многое на себя взяла техника: есть гайковерт — и демонтаж гайки М110 после герметика производится за несколько минут без каких-либо значительных физических усилий (а раньше били кувалдой — «Эй, ухнем!» — с риском повредить ось колесной пары). Выпрессовку подшипников из буксы операторы делают теперь всего лишь нажатием кнопки. Современные машины моют колесные пары, буксы, подшипники и другие комплектующие буксового узла. В отделении стало очень чисто, а ведь раньше на участке вечно стояли лужи отработанной смазки.

Наблюдать за автоматизированным процессом очень интересно: вот колесная пара подается на транспортер — и тот доставляет ее в машину. А оттуда она выходит уже чистая и поступает на дефектоскопию. Точно такую же процедуру проходят буксы и подшипники после разборки.

Что и говорить, технический прогресс шагнул далеко вперед. Его этапы можно увидеть, не выходя из цеха. Вот стоит новенький пресс, а рядом с ним — старинный запрессовочный пресс 1913 года, он — почти ровесник завода! И тоже в рабочем состоянии. Специалисты говорят: наши прадеды делали надежные станки.

Ремонт колесных пар требует от тех, кто этим занимается, особых качеств. Здесь важны внимание, умение сосредоточиться и высочайшее чувство ответственности. Поэтому работников подбирали всегда очень тщательно — случайных людей не было. И те, кто попадал сюда, как правило, оставались надолго. Так, бывший начальник колесного цеха Олег Галич проработал с 1956 по 2007 год. Он прошел все ступеньки к своей должности — был нормировщиком, мастером, технологом... Образование получил: окончил железнодорожный тех-



никум, а затем и Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта. В 1975 году стал начальником цеха и проработал в этой должности почти 20 лет! Для всей отрасли он был авторитетом. Не зря руководители главка МПС утвердили его ведущим специалистом — колесником, часто советовались с ним по самым сложным вопросам и посылали как арбитра на всевозможные разборки. За заслуги перед отраслью Олегу Константиновичу были присвоены звания «Почетный железнодорожник» и «Заслуженный работник транспорта РФ».

Этот человек жил заводом. Уходил на работу затемно, приходил поздно. Станки часто ломались. Он, инженер-механик, сам их и ремонтировал. При этом не только в технике, но и в людях хорошо разбирался. В том же цехе работала дефектоскопистом Людмила Никоненко, и она стала его женой. Эта пара прожила в любви и согласии долгие годы — до самой смерти Олега. Людмила Галич и сегодня работает на заводе мастером. Супруги прошли через серьезные испытания: вырастили и воспитали двоих племянников, оставшихся сиротами. И отдали им все нерастратенное тепло и внимание, на что далеко не все родные отцы и матери способны. Золотые ребята у них выросли!

Вообще колесники — люди особые. Возможно, накладывает отпечаток работа. Поэтому и привыкли отвечать: «Один — за всех, и все — за одного». Разборка и сборка колесной пары включают в себя несколько позиций, и на каждой кто-то оставляет след. От колесной пары зависит безопасность движения, поэтому все операции должны выполняться очень тщательно, в соответствии с инструкциями и нормативами. Важно не допустить ни малейшей ошибки, иначе подведешь товарищей и весь коллектив.

За соблюдением технологии и качеством тщательно следят дефектоскописты и инспекторы приемки. Жесткий контроль воспринимается здесь как должное. Многие вспоминают инспектора-приемщика Владимира Прядкина, который до сих пор служит достойным примером: он обладал очень высоким чувством ответственности и был принципиальным человеком. Люди меняются в этом цехе, но ответственность остается в крови.

«У нас очень много профессионалов высокого класса, — говорит Галина Коновалова. — Это токари Николай Писковацкий и Чермен Теблов. Оба на заводе всю жизнь трудятся. Они занимаются расточкой цельнокатаных колес для запрессовки колесных пар нового формирования. Работа эта требует высочайшей квалификации — точность ведь исчисляется микронами! Завод несет гарантию за качество прессового соединения 20 лет. Притачивает оси токарь Евгений Бородин. А посадка диска на ось происходит под контролем Андрея Дашкова, которому не раз присваивали звание лучшего мастера.

В роликовом отделении работает бригада слесарей Валерия Кандаурова. Есть и совсем еще молодой бригадир Александр Габалаев. Коллектив у него дружный, все друг друга с полуслова понимают. Парни никогда домой не уйдут, пока работу не сделают. А больше всего молодежи на колесотокарном участке.

«Ко мне ребят на перевоспитание отправляют, — смеется Галина Ивановна. — Всем коллективом и воспитываем. Одного из них уже в Совет молодежи выбрали».

В колесном цехе организовано соревнование на звание лучшего рабочего, лучшего мастера и лучшей бригады. Победителем недавно стала бригада Вячеслава Момотова, которая работает на участке монтажа буксового узла.

Есть здесь и свой Кулибин. Простаивал в цехе станок для наплавки резьбы — никак не могли его настроить. Взялся Валентин Комарцев: съездил в Новороссийск на завод, посмотрел, как там такой же станок работает, потом свой переделал и запустил. До этого была большая проблема с ремонтом осей со слабой или сорванной резьбой. А тут появилась возможность наплавки, и их сразу пустили в дело.

Комарцев — бывший военный, отставник. До армии он окончил училище связи, работал в радиомастерской и в телеателье, поэтому в технике хорошо разбирается, да еще и мастерить любит. Как-то со свалки запчасти принес — и в результате запустил еще один станок. Так что не зря зовут его Кулибиным.

Ежедневно «сердце» завода выдает колесные пары для пяти грузовых и одного пассажирского вагона, а также 10–12 колесных пар для ремонтных вагонных депо.

«Работа у нас очень ответственная, — говорит Галина Коновалова. — Вся документация на колесные пары хранится от 5 до 20 лет. И все эти годы мы несем за них ответственность».

Объемы растут. Если в 2010 году из ремонта было выпущено 3600 колесных пар, то в 2011-м — уже 5900. И это далеко не предел. Новую планку установили еще выше — 8 тысяч колесных пар в год. Заинтересованы в этом все: ведь чем больше продукции выпускают — тем выше будут доходы у предприятия.

Заводчане думают о будущем. На железных дорогах только заговорили о повышении скоростей движения пассажирских поездов до 160 километров в час, а руководство ВВРЗ уже озаботилось: как будем их обслуживать? И тут же приобрело балансировочный комплекс для колесных пар. Так что ремонтировать вагоны скоростных поездов могут начинать уже хоть завтра.

О чем мечтают колесники? О том, что когда-нибудь на заводе появится специальная обкаточная станция, которая будет имитировать движение вагона и одновременно проводить диагностику: все ли в порядке с колесными парами, тележками, электрооборудованием. Почему бы и нет? Жизнь показала, что рано или поздно, но все мечты сбываются.

ВАГОН С ФИРМЕННЫМ ЗНАКОМ

Уех ремонта грузовых вагонов, который по привычке называют товарным, тоже несколько лет назад, можно сказать, подняли из разрухи. Ремонт грузовых вагонов был прекращен по указанию МПС с началом реконструкции ВВРЗ. Люди начали пачками писать заявления на увольнение. Уходил костяк бригад — опытные специалисты, золотой фонд! Остановить этот вал удалось с трудом.

Коллектив цеха ремонта грузовых вагонов





На время строительства нового вагоноремонтного цеха ремонт пассажирских вагонов в объеме КР-2 осваивали на площадях товарного цеха. Часть оборудования убрали тогда, чтобы не мешало. И кое-что кануло без следа. Грузовые вагоны не ремонтировали более полутора лет. И эта пауза дорого обошлась предприятию. Потом пришлось все восстанавливать. Как объяснил один из старых заводчан, жить-то на что-то нужно. Из пустого кошелька ничего не достанешь, а наполняли его грузовой вагон да ремонт колесных пар.

Но прежде чем считать доходы, в старый цех пришлось вложить немало сил и средств. Был выполнен огромный объем работ: демонтирована монолитная железобетонная крыша площадью более 3 тысяч квадратных метров, усилена конструкция несущих колонн, смонтированы новая кровля и световые фонари. И в довершение всего в помещении установили новое газолучистое отопление и освещение.

Помимо этого, заново проложен рельсовый путь, реконструированы санитарно-бытовые помещения. Отремонтировали малярный участок, организовали автоконтрольный пункт тормозов и автосцепок. Даже сломавшиеся лет десять назад железнодорожные весы для взвешивания вагонов после ремонта восстановили и поверили. Вот только на этих весах не взвесишь все то хорошее, что было сделано.

Сегодня цех — как игрушка, светлый и теплый. Особую атмосферу в нем создают толстые кирпичные стены еще дореволюционной кладки. Летом на улице жара, не продохнуть, а здесь — благодатная прохлада. Одно удовольствие трудиться!

Руководит этим цехом Таймураз Маргиев. Он здесь вырос: начинал электриком, был начальником участка, потом мастером производственного обучения. Заместителем у него Александр Шаламков. А мастера молодые — Руслан Хасиев и Стас Артемов. Под их началом производство развивается и модер-

низируется. За короткий срок в этом цехе освоили капитальный ремонт полувагонов, зерновозов, минераловозов и платформ. Чтобы повысить качество и конкурентоспособность, руководство завода решило приобрести специальное оборудование для правки кузовов полувагонов, люков и бортов. Пойти на такие большие затраты заставил рыночный спрос, ведь если раньше на заводе из 60 отремонтированных в месяц грузовых вагонов было только 10 полувагонов, то теперь соотношение изменилось: полувагоны составляют 70% от общего объема. И тут без техники уже не обойтись.

Заказали омскому заводу «Энергосервис» — и тот поставил специальную автоматизированную машину для ремонта и правки кузова полувагона стоимостью 10 миллионов рублей. Закупали ее в рамках заводской инвестиционной программы.

На торжественный пуск собрался весь трудовой коллектив. Зрелище было впечатляющим! Огромная железная машина, приняв в свои объятия полувагон, легко исправляла прогибы поясов обвязки, вмятины на боковых и торцевых стенах, прогибы боковых стоек. В зависимости от состояния полувагона на устранение дефектов кузова уходит времени в два-три раза меньше, нежели раньше, когда работали по старинке, вручную. Отсюда — экономия трудозатрат и несомненно более высокое качество продукции.

Таких машин на российских вагоноремонтных предприятиях всего шесть. Оператор ВВРЗ Виктор Шевченко очень этим гордится. Он прошел курс обучения, участвовал в монтаже оборудования. И прекрасно справляется с управлением новой техникой.



Конструкция железнодорожного подвижного состава постоянно совершенствуется. Это диктуют рынок и конкуренция, в связи с чем надо повышать эффективность перевозок грузов и обеспечивать безопасность движения. С этой целью увеличивается грузоподъемность вагона, принимается ряд других конструкторских решений.

Завод должен шагать в ногу с техническим прогрессом. И он это делает, совершенствуя методы и технологии ремонта, применяя инновационные материалы и детали. Сегодня многое определяет воля заказчика. Хочет он поставить на свой вагон современные поглощающие аппараты? Пожалуйста! Желает установить безрезьбовые соединения? Установят. На ВВРЗ следят за новшествами, ведут поиск технической документации, чтобы можно было выполнить любой заказ владельца подвижного состава.

Строят планы даже расширить производство. Дело в том, что цех ремонта грузовых вагонов сегодня имеет планировку тупикового типа, а это ограничивает возможности в организации капитального ремонта до 600 единиц подвижного состава в год. Реконструкция позволит внедрить поточный метод и увеличить объемы капитального ремонта в два раза.

«Раньше в этом цехе были две конвейерные линии, — говорит генеральный директор завода Виталий Бекузаров. — А когда началась реконструкция ВВРЗ, их разобрали и выкинули. Пока объемы ремонта небольшие, нас это устраивает. Но если количество заказов будет возрастать, конечно же, потребуется конвейер».

Получается, что вместе с заводом дали вторую жизнь и бывшему товарному цеху. Прошлое вспоминается редко и с легкой грустью...

После войны бригадами здесь работали те, кто вернулся с фронта живым. Одним из них был Александр Громыко, сын которого Анатолий стал, как и отец, уважаемым человеком на заводе.

«Это были люди очень ответственные, — рассказывает начальник ПДО Павел Николов. — И к работе относились очень серьезно. Я к ним совсем зеленым пришел, так они мне показывали, как держак в руках держать и электрод вставлять. С нами, молодыми, бригады щедро делились и знаниями, и опытом».

Этим цехом лет 20 руководил Анатолий Портер. Начинал он слесарем по ремонту пассажирских вагонов в 1959 году, потом стал начальником ремонтно-комплектовочного участка. Тут и открылся его дар — умение организовать производство. На какой бы участок его ни поставили, он умел наладить дело так, что все «шестеренки» крутились и ни одна «не заедала». Товарный цех при Портере стабильно выполнял план, был освоен и ремонт сложных вагонов — хопперов, цементовозов и зерновозов. А когда он ушел на пенсию, начались



срывы плановых заданий. И руководство завода попросило Анатолия Семеновича вернуться на производство. Портер всего себя отдавал работе — приходил рано, уходил поздно. И не изменял себе до конца своей жизни...

Таких преданных делу людей здесь немало.

Мастер Эльза Хинчагова на заводе уже почти 30 лет. Сейчас трудится в ВРЦ. А начинала в товарном цехе комплектовщицей. И стала мастером неожиданно для себя. На участке случилась травма у одного из рабочих, а мастера в тот момент на месте не было — она в декрет готовилась уйти. Начальником цеха был тогда Павел Николов, он и сказал как отрезал: «С сегодняшнего дня мастер — Хинчагова!»

«Я плакала, было страшно, — рассказывает Эльза. — Представьте: я — маленькая девчонка и парни, один крупнее другого. Но Миша Кадзаев меня успокоил. «Ну что ты плачешь, — говорит, — не бойся, всему тебя научим». И действительно, научил. Он был на все руки мастер — слесарь по ремонту подвижного состава, котельщик, сварщик прекрасный. Мы с ним вместе и на котел, и в котел лазили».

Однажды вернули на завод вагон со станции. У вас, мол, брак — котел потек. Эльза говорит Михаилу: «Бери фонарь и залазь в котел — будем смотреть». И сама следом. Он ей: «Куда ты? Задохнешься!» Цистерны-то были из-под нефтепродуктов. Но Хинчаговой самой надо было убедиться: есть брак или

нет? Оказалось, нет. Просто нижняя часть не до конца была закрыта. На всякий случай цистерну испытали еще раз — никакой течи не обнаружили.

«Михаила Кадзаева наградили двумя орденами Трудовой Славы, вспоминает мастер. — Он был великим тружеником. И бригаду свою в кулаке держал. Попробуй у него опоздай или раньше с работы уйди — так отчитает, что больше не захочешь так делать».

Как и Кадзаев, после училища пришел на завод и много лет здесь проработал Владимир Ралец. Газорезчик из него получился классный. Все жалели, когда на пенсию ушел.

Но ведь не зря говорится: хорошему народу нет переводу. И сегодня костяк цеха составляют высококлассные специалисты, такие как Геннадий Васильцов, электросварщик на ремонте металлических кузовов, и Майрам Цараков, который по-прежнему один из ведущих на тормозах, хотя ему уже под семьдесят.

Сборкой тележек грузовых вагонов занимается Таймураз Бутуев. Работа у него очень ответственная, от нее зависит безопасность движения. И Таймураз оправдывает доверие. А Михаила Кисилева всегда можно видеть с резакom и шлангами, он — газoeлектросварщик. Производство именно на таких, как он и Таймураз, держится. Валико Болотаев из той же породы людей — его с завода домой не выгонишь. «Хочу работать! — заявляет. — Жить не могу без работы!»

Уникальный специалист и Виктор Сиверин, чей портрет висит на заводской Доске почета. Он занимается ремонтом специальных вагонов Минобороны. Кстати, ВВРЗ — единственное в стране предприятие, которое ремонтирует цистерны для перевозки ракетного топлива и вагоны даже для космической отрасли.

Здесь свято хранят традиции: смену себе готовь загодя! Классными сварщиками уже стали молодые Дима Шаповалов, Денис Чисаев. У Дениса и брат Олег пришел на завод, тоже стал хорошим сварщиком. Правда, он работает на ремонте пассажирских вагонов. Хотели переманить к себе — не отдали. Таких бы ребят побольше, много доброго можно было бы сотворить.

...Путешествуя по России, заводчане всегда провожают взглядом идущие мимо поезда: а не мелькнет ли наш вагон? Свои они сразу узнают. У них чуть ярче окраска, а у цистерны круги — на торце и на днище. Это своего рода фирменный знак, что жизнь ей продлили во Владикавказе. Его издали видно.

Попадется в составе свой вагон — и тепло становится на душе: вот она, наша работа! Как ею не гордиться?!



ГЛАВА V

ЗОЛОТОЙ ФОНД ЗАВОДА



«ХОЧУ РАБОТАТЬ НА ВВРЗ!»

Забота о человеке всегда была и остается главным в политике, проводимой руководством и профкомом Владикавказского вагоноремонтного завода. Ежегодно они подписывают Коллективный договор, и обязательства по нему, как правило, выполняются.

«Профсоюзная жизнь всего узла в свое время начиналась отсюда, с завода, — утверждает председатель совета Владикавказского железнодорожного узла Валерий Уртаев. — Да и сегодня это одно из градообразующих предприятий столицы нашей Республики многим подает пример. Из 2 тысяч членов Роспрофжела на узле — тысяча работает здесь. У завода богатые традиции. На нем всегда работали высококлассные специалисты и высококвалифицированные рабочие. Не случайно отсюда вышла плеяда великих руководителей, которые возглавляли партийные, советские органы и министерства. Завод пережил взлеты и падения, лихие 90-е, отсутствие заказов и работы, но выжил! И сегодня видна колоссальная динамика во всех сторонах жизни — как производственной, так и социальной».

Это мнение не только профсоюзного руководителя.

На заседании республиканской трехсторонней комиссии обсуждался объем социального пакета, получаемого работниками промышленных предприятий Северной Осетии. И после выступления генерального директора ВВРЗ Виталия Бекузарова один из присутствующих воскликнул: «Хочу работать на ВВРЗ!»

Вот всего лишь несколько цифр, которые помогают понять, почему сегодня многие стремятся попасть на ВВРЗ. Зарплата на заводе выше, чем в среднем по Республике. Конечно, хотелось бы, чтобы она была еще больше. Но это зависит от результатов работы каждого труженика и всего трудового коллектива. Каков доход — таков и расход.

Несмотря на все трудности, на предприятии делалось и делается все возможное, чтобы сохранить социальные гарантии, заложенные в Коллективном договоре. Список этих гарантий немал: завод ежегодно перечисляет миллионы рублей в негосударственный социальный фонд «Благосостояние», чтобы, выйдя на заслуженный отдых, работники могли получать прибавку к своей пенсии.

Выплачивается также поощрение за добросовестный труд — в размере до шести месячных заработков — в связи с уходом на пенсию. Помогает предприятие и семьям, в которых появился ребенок: матерям выдается единовременное пособие в размере 4600 рублей и доплачивается ежемесячно по 2300 рублей в дополнение к государственному пособию по уходу за ребенком. Не отказывают в материальной помощи по семейным обстоятельствам. Не забыты и ветераны: они получают ежемесячные выплаты из благотворительного фонда «Почет». Помимо этого, по договору со страховым обществом «ЖАСО» работники завода и члены их семей, в том числе и ушедшие на пенсию, обеспечиваются бесплатной медицинской помощью в учреждениях здравоохранения, а также могут проходить реабилитационно-восстановительное лечение в санаториях Кавказских Минеральных Вод и на Черноморском побережье.

Согласно Коллективному договору, социальная программа на 2012 год оценивается в 34,2 миллиона рублей. С каждым годом она увеличивается. Индивидуальный соцпакет одного работника составляет 16 366 рублей, неработающего пенсионера — 3691 рубль, объем корпоративной поддержки — 1938 рублей. С 2011 года присуждается звание «Почетный работник завода» с доплатой 10% от тарифа (оклада).

«Мы планируем ввести звание «Ветеран завода» — со знаком и вымпелом на рабочем месте, — сказал на одном из общезаводских собраний Виталий Бекузаров. — Пусть на них равняются молодые рабочие и стараются добиться такого же почета и уважения. Это должно побуждать молодежь оставаться здесь, а не менять место работы в поисках более легкой жизни».





Отдел организации труда и заработной платы

Еще в 2004 году на ВВРЗ был создан отдел организации труда и заработной платы, в который вошли специалисты экономического отдела и производственных цехов. И они сразу же включились в решение непростых задач по подготовке Коллективного договора, Положения об оплате труда рабочих, руководителей и специалистов, организации соревнования, взяли под контроль правильность начисления заработной платы. Позже специалисты ОТиЗа занялись внедрением корпоративной системы оплаты труда, утвержденной ОАО «РЖД», а затем проблемами, возникшими при изменении юридического статуса заво-

да, который в 2007 году стал открытым акционерным обществом. О результатах можно судить хотя бы по тому, что зарплата на предприятии выплачивается как по часам.

Постоянное внимание ко всем этим жизненно важным вопросам и кропотливая работа отдела под руководством Юрия Александровича Буряка позволила заводу в июне 2010 года получить «Сертификат доверия работодателю», который свидетельствует о том, что ВВРЗ гарантированно соблюдает трудовые права работников. Этот документ освобождает от многочисленных проверок. Завод заслужил доверие!

Многое делается на предприятии и для улучшения условий труда. За всю его историю никогда не закупалось столько спецодежды и защитных средств, как сейчас. Одних только перчаток — пять-шесть видов. Кроме того, приобретаются защитные маски для работающих на пескоструйной очистке деталей и грунтовок, а для сварщиков — специальные костюмы. На охране труда здесь не экономят.

На ВВРЗ есть и свой здравпункт. Его заведующую Людмилу Сандул все знают. Более 30 лет назад она устроилась на завод по объявлению. И почти сразу ей пришлось сдавать серьезный профессиональный экзамен: у рабочего случился инфаркт. Она спасла ему жизнь — сделала необходимые инъекции до приезда скорой.

«И с тех пор я поняла, что моя профессия — как хронометр, за каждым щелчком которого идет отсчет человеческой жизни», — говорит Людмила Николаевна.

На производстве в любую минуту может случиться все что угодно: и травмы, и болезни. Надо всегда быть к этому готовой. Однажды прямо в вагоне у работника произошел инсульт. Там было темно, и внутривенное вливание Сандул делала, можно сказать, на ощупь.

Муж Людмилы Николаевны работает в реанимации — он всегда на связи и может проконсультировать в трудных случаях. Но она и сама опытный медик. А лекарствами завод обеспечивает здравпункт так, что врачи скорой завидуют: у нас, мол, такого большого выбора препаратов нет.

Работу медпункта не назовешь будничной. Сюда идут делать прививки и назначенные врачом процедуры. Заходят за советом, да и просто услышать доброе слово. Мягкий голос Людмилы Николаевны и ее милая улыбка действуют порой не хуже лекарств. Если Сандул уходит в отпуск, все переживают: «А как же мы без Вас?» И для нее это лучшая награда — чувствовать себя необходимой каждый день и каждый час.

На вопрос, что бы она пожелала заводчанам в 100-летний юбилей родного завода, Людмила Николаевна, не задумываясь, ответила: «Здоровья каждому работнику и всему коллективу! Будет здоровье — все будет!»



Людмила Сандул

ДОБРОЕ ИМЯ НЕ УМИРАЕТ

Давно замечено: если у дерева мощные корни, никакие бури ему не страшны. Корни завода — это трудовые династии. Родились они не вчера и не позавчера. Старый токарь здесь всегда сына учил: «Я уйду — ты встанешь на мое место». А сегодня уже те сыновья внукам своим так говорят.

Трудовых династий в настоящее время здесь более 30, в их числе: Громыко, Булацевы, Дашковы, Духанины, Цинделиани, Николовы, Брачковские-Мусиенко, Васильцовы, Сиверины, Хумарянц, Озмаян, Касьяненко, Приступовы-Клочковы, Кадалаевы, Вовк, Гадзаоновы, Клевцовы, Рябич-Плиевы, Татровы, Темираевы, Моисеевы, Панайотиди-Палатиди, Поповы, Шашинок-Кабановы, Мельник-Чумак, Тигиевы, Кириякиди-Шамардаковы,

Макиевы, Винниковы, Егизаровы, Зантиевы, Руцкие, Мимноновы, Бигановы, Петуховы-Коваленко и другие.

О каждой из этих замечательных семей можно рассказать отдельную историю. Десятилетиями ведь соблюдалась традиция: уходили отцы и деды — приходили на завод сыновья и внуки.

Взять, к примеру, Булацевых. Начиналась династия с Таймураза, который возглавил первую на заводе бригаду коммунистического труда, а потом стал мастером пассажирского цеха. Отец был тружеником, и сын не из ленивых. Владимир Таймуразович работает электрослесарем 6-го разряда на электросиловом участке. Ему 52 года. Его жена Людмила повторила трудовой путь своей матери, она — главный метролог. А сын Булацевых Анатолий пошел по стопам отца, став электриком.

В 16 лет начал работать слесарем на ОВРЗ Анатолий Шевцов. Его отец, газосварщик пассажирского цеха, ушел на фронт. А мать всю войну трудилась на заводе. Время было трудное, голодное, поэтому дети рано выросли и становились к станкам, брались за тяжелую работу, чтобы помочь своим матерям. На предприятиях тогда не хватало рабочих рук, и труд подростков был хорошим подспорьем.

Для спокойного трудолюбивого паренька бригада Таймураза Булацева стала первой рабочей школой. Потом Шевцов окончил курсы шоферов. Как говорится, к чему душа лежит — к тому и руки приложатся. Увлёкся он машинами. Но родному предприятию не изменил.



Анатолий Шевцов

Женился, пошли дети. Работал механиком гаража. Ушел было на пенсию — позвали обратно. Сейчас работает аккумуляторщиком. Трудовой стаж у него уже 55 лет. Шевцов и живет в заводском доме на улице, которая названа именем бывшего директора ОВРЗ С. Гуткаева.

Всего одно место работы указано и в трудовой книжке Таисии Дашковой: «Принята на ОВРЗ в 1967 году дефектоскопистом в колесный цех». Потом она стала контролером-приемщиком, мастером, технологом деревообрабатывающего производства. Занималась и рационализаторской работой. В этой интереснейшей сфере деятельности находилось место и инженерной мысли, и рабочей смекалке. На заводе всегда было немало людей, в которых сильно творческое начало: Н. В. Караев, Е. Голиков, Ю. Пудовкин, Н. Меснянкин, А. Кононов, И. И. Голикова, Б. П. Ляликов, М. Н. Кузнецов, А. В. Щелькалов, И. П. Скрыпник. Они внесли огромный вклад в техническое переоснащение литейного цеха, создание стендов для испытания электрооборудования, изготовление оснастки и приспособлений. Многими их разработками пользуются и сегодня.

Знакомство со многими из этих людей, возможно, предопределило и трудовой путь самой Дашковой. Перед реконструкцией ВВРЗ ей предло-

жили возглавить колесный цех, затем на нее возложили обязанности начальника ОТК с сохранением функций контроля за работой колесного цеха. А потом ее ждала не менее ответственная служба качества... Словом, тяжелая мужская работа! Но проблемы качества и не могут быть легкими.

Во многих ситуациях помогало ее стремление поделиться опытом и знаниями с другими, умение подобрать и сформировать коллектив, способный решать поставленные задачи. И все же нагрузка легла на ее плечи колоссальная: командировки по стране, работа с людьми и необходимость находить со всеми, несмотря на разные характеры, общий язык. Над всем этим постоянно довлело чувство ответственности и долга — перед коллективом предприятия и перед собой.

Завод определил всю ее жизнь. Здесь Таисия познакомилась и с будущим мужем: Александр Дашков был учеником токаря в колесном цехе, потом разметчиком и мастером в механическом цехе. Их сын Андрей тоже стал мастером — сначала механического, затем колесного цеха. Там же, в колесном цеху, работая дефектоскопистом, получала первые трудовые навыки и жена Андрея Алина. Сегодня она — начальник отдела управления качеством. Жена второго сына Инна Дашкова работает мастером ОТК.

Это простая, скромная семья. Все в ней очень радовалась, когда Таисии Ивановне вручили заслуженную награду — знак «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 40 лет».



Таисия Дашкова

«Мне не стыдно ни за один прожитый на заводе день, — говорит старшая Дашкова. — Я верю в наш ВВРЗ, у него большое будущее».

«С ДЕТСТВА ЗНАЮ ЗАПАХ КОЛЕС...»

Тордость завода — трудовая династия Пудовкиных. Ее основал еще Николай Тихонович Пудовкин, работавший на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе инженером-технологом. С его легкой руки семнадцатилетним юношей и сын Юрий пришел в 1957 году в ремонтно-инструментальный цех, о котором говорили так: «Если там не смогут эту деталь сделать, то не сможет никто». В нем трудилась заводская рабочая элита.

После службы в армии младший Пудовкин вернулся в цех новой техники. На заводе в то время шло техническое перевооружение. Без остановки

производства заводчане сумели частично реконструировать отдельные цеха и поставить на индустриальную основу выпуск запасных частей для грузовых вагонов. В товарном цехе были запущены конвейерные линии по ремонту грузовых вагонов. Во всех этих важных начинаниях принимал активное участие слесарь-инструментальщик высшей категории Юрий Николаевич Пудовкин. Его рабочая смекалка позволила выдвинуть ряд рационализаторских предложений, которые дали хороший экономический эффект. За успехи в выполнении пятилетнего плана в 1977 году он был одним из первых награжден орденом Трудовой Славы III степени.

Многие помнят золотые руки и золотую душу этого человека. Юрий Николаевич щедро делился с молодежью своим богатым профессиональным и жизненным опытом.



Наталья Удовкина

«Мои родители были увлечены своей работой на заводе, — вспоминает дочь Пудовкиных Наталья, которая по мужу теперь Удовкина. — Все детство я слышала: «ВВРЗ... ВВРЗ...» Не случайно и она пошла по семейной тропочке, став начальником центральной заводской лаборатории.

А вот еще одна страница истории завода и его людей.

Обеспечение безопасности движения — а в то время участились сходы подвижного состава из-за изломов вагонного литья — потребовало создания отдела неразрушающего контроля. Директором ВВРЗ был тогда Владимир Бахмат. А во главе отдела встала технолог Ирина Бахмат.

Она тщательно отбирала кандидатуры дефектоскопистов. Ведь отдел этот права на ошибку не имеет. Сегодня им руководит технолог Наталья Мельник. Она — из заводской династии и хорошо осознает возложенную на нее ответственность.

Впрочем, это в крови у всех заводчан. Много сил и энергии в свое время отдали реконструкции предприятия главный инженер Юрий Александрович Мельников и главный технолог Татьяна Васильевна Клевцова. Оба — выпускники Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта.

Клевцовых на заводе, вообще-то, работало четверо: братья Алексей и Александр и их жены — две Татьяны. Жена Александра и их сын, которого в честь отца тоже называли Александром, и сегодня трудятся на заводе. А Татьяны Васильевны Клевцовой уже нет. Но она столько сил и энергии вложила в становление отдела главного технолога, став Наставником с большой буквы, что забыть о ней нельзя.

Как раз в то время строился новый цех и осваивалась технология ремонта пассажирских вагонов в объеме КР-2. Работы было очень много — надо ведь продумать весь производственный процесс и технологические линии, разра-

ботать чертежи нестандартного оборудования, подготовить техническую документацию и отправить на обучение специалистов. Помогали родственные предприятия: Тамбовский ВРЗ им. Тельмана, Воронежский ВРЗ — к ним в первую очередь обратился завод за технической помощью. Вот тогда заводчане почувствовали, что такое солидарность! Но основной воз они вытянули сами. Оставались допоздна по вечерам, спорили по поводу планировки помещения и размещения ремонтных позиций. Клевцова принимала активное участие в этих спорах и разработках.

Светлая память Татьяне Васильевне...

Сама судьба связала с заводом и Веронику Самойлову, которая пришла сюда после школы. Еще ее дедушка Александр Самойлов работал слесарем в цехе новой техники. А отец был земледелом в литейном цехе, там же и мама — контролером по металлу.

«Я с детства помню запах вагонных колес, — говорит Вероника. — Для меня он родной».

Родители часто брали ее с собой на работу. Куда же еще ей было идти трудиться, как не в знакомый с детства колесный цех? Взяли ее дефектоскопистом. Училась, потом стала мастером. Работа ей нравилась, и она у нее получалась. Старательность девушки заметили и отметили. Перевели в ОТК, там как раз такие люди нужны — с повышенным чувством ответственности...

Здесь у многих с заводом общая судьба.

В трудное военное время начальником литейного цеха был Александр Щелыкалов. Его дочь Светлана работала там же технологом. Сегодня она уже на пенсии. А на заводе трудится их племянница Галина Торгашева.

У Людмилы Милевич, заместителя начальника ОТиЗа, муж Николай работал в литейном цехе. Отцы у обоих — кадровые заводчане.

Из заводской династии и Людмила Брачковская. Отец ее был сварщиком, мама — секретарем начальника ВРЗ в Целинограде. Когда руководителя предприятия перевели в Северную Осетию, они переехали вместе с ним. У Людмилы брат Евгений — сварщик пассажирского цеха, сестра Валентина Мусиенко работает в отделе кадров. А сама Людмила — контрольный мастер ОТК, уже 30 лет на заводе.

Работница АХО Неля Пенюгалова пришла на завод юной девчонкой. Больше всего ее поразило то, что идет она с бригадой, а заводчане с ними здороваются, как будто все друг друга знают. Много лет проработала она в строительном цехе, которым руководил Роман Хадиков. Люди любили его за доброту и отзывчивость. Строительные бригады в то время ремонтировали все — цеха, детские садики,



Людмила Брачковская

квартиры пенсионерам, достраивали и медпункт. Мастерству Нелю учила бригадир, парторг цеха Анна Астахова.

Пенюгалова оказалась хорошей ученицей. Она и в общественную работу быстро включилась. Председателем заводского профкома был тогда замечательный человек — Галина Васильевна Демочкина, она всю жизнь заводу отдала. С ее легкой руки Нелли Александровна 20 лет была членом завкома.

«Люди здесь хорошие, как одна семья», — говорит она. В эту семью она и дочь свою привела. И та, Марина Постникова, уже более 20 лет на ВВРЗ работает.

Поэт Валерий Брюсов именно о таких людях писал:

*И на место в жизни право
Только тем, чьи дни — в трудах:
Только труженикам — слава,
Только им — венок в веках!*

ЛЮБОВЬ В НАСЛЕДСТВО

*М*олодежь на заводе встречали всегда тепло и радушно. И она с первых дней чувствовала себя так, как будто в родной дом попала.

Нина Соколова приехала на ОВРЗ по направлению после окончания МЭИ в 1974 году. И когда пришла оформляться в отдел кадров, заместитель начальника Валентина Аверьяновна Сысоева ее сразу сказала: «Вы замужем? Пишите заявление на квартиру и детский садик».

Поселили парней и девушек, приехавших из разных институтов, в заводское общежитие. Спустя какое-то время молодой специалист Таня Мищенко познакомилась с будущим мужем, начали встречаться. Дело к свадьбе шло, а где справлять? И тут главный конструктор Ирина Иосифовна Голикова совершила просто невероятный поступок — предложила свою квартиру. Там и сыграли свадьбу.

«Меня она тоже опекала, — вспоминает Нина Соколова. — Помню, была у мамы в декретном отпуске с маленьким ребенком, а Голикова дает телеграмму, что мне от завода выделили двухкомнатную квартиру. Когда я приехала, оказалось, что в комнатах она уже поставила стол, тумбочку, раскладушку и даже свет включила, чтобы никто не занял. Вот какая душевная женщина!»

Голикова и специалистом была прекрасным. Внедряла первую конвейерную линию на заводе в Канаше. Была награждена орденом и медалью ВДНХ. Люди не зря говорят: человек живет один век, а дело его — два века. Это и к Ирине Иосифовне относится.

Когда она переехала в Орджоникидзе, повезло заводу — новая династия появилась, да еще какая! Ее сын Евгений Голиков стал начальником пассажирского цеха. Муж работал инженером по технике безопасности. А сегодня семейную традицию продолжает внучка Елена Еналдиева, специалист по автоматизации промышленных процессов с вузовским дипломом. Она — контролер ОТК.

На заводе делали все, чтобы молодые специалисты прижились и остались. Соколовой предложили пойти в конструкторский отдел. Работы было очень много, причем интереснейшей, которая не могла не увлечь. Шло техническое переоснащение колесного и товарного цехов, строилось новое отделение в пассажирском цехе. И во всем этом принимали участие молодые специалисты вместе со своими наставниками. Кроме того, надо было следить и за работой монтажников, чтобы сделали все как следует, по технологии, с соблюдением всех нормативов.



Нина Соколова

Нина Федоровна до сих пор помнит наставления главного инженера завода Вячеслава Павловича Трондина, который говорил: «Инженер не имеет права говорить «не могу» и «не умею». Вы должны говорить: «Я разберусь и доложу». Инженер не должен проходить мимо, если видит, что что-то делается не так — к примеру, карщик неправильно зачалил груз. Обязательно сделайте замечание».

Вот так и растили молодую талантливую смену...

Большую роль в этом сегодня играет отдел управления персоналом. С приходом в 2004 году нового начальника Натальи Кайтмазовой его работа претерпела большие изменения. Но неизменными остались традиции — тщательный отбор кадров, внимание к людям и система их обучения. Отсюда и уважение к таким специалистам, как Валентина Вячеславовна Мусиенко из заводской династии и Людмила Семеновна Манаенкова, отдавшим предприятию более 30 лет. Четверть века проработала с кадрами и Карина Морисовна Егизарова, чуть мень-



Наталья Кайтмазова

ше — Борис Тазаретович Темираев. Немало в отделе и молодых сотрудников, постигающих тонкости кадрового менеджмента, — Надежда Палатиди, Елена Кабанова, Мадина Бекузарова.

Преемственность поколений прослеживается во всех подразделениях заводоуправления.

Начальник планового отдела Сима Кокаева на ВРЗ почти 30 лет. И тоже тепло вспоминает своих наставников. Первыми были Евгений Голиков, старший мастер, а затем начальник пассажирского цеха, где она начинала нормирующей, и начальник электровагонного участка Алексей Корсаков. Ей из этого цеха не хотелось уходить — очень уж хороший был там коллектив.

Когда Сима перешла в плановый отдел, ее наставницей стала начальник отдела Валентина Терентьева. А душой коллектива была Ксения Павловна Комбарова, которая просто горела на работе. Да и сейчас, хотя уже на пенсии, она о заводе не забывает — звонит, интересуется делами. Отдел всегда был очень дружный. В 90-е годы, когда объемы работы упали, чтобы никого не увольнять, коллеги просто сменяли друг друга: девять дней одна работает, девять — другая. Вот так все вместе и выжили.

Потом отдел возглавила Наталья Алаторцева, которую сам коллектив руководителем выбрал. Она учила творчески относиться к делу. «Всегда надо думать, анализировать, — говорила Наталья, — что будет дальше с экономикой предприятия, какая продукция станет рентабельной, а значит, выгодной. На основе этого анализа и строить планы».

Сегодня и сама Сима учит этому молодых экономистов. В отделе у нее работают специалисты-профессионалы Надежда Гашина и Лидия Бондарь, они всегда готовы помочь коллегам.

У Гашиной заводской стаж — уже более четверти века. Как заместитель начальника планово-экономического отдела, Надежда занимается очень важной работой — анализом деятельности предприятия с целью выявления резервов и сокращения непроизводительных затрат, выполняет также расчеты затрат, необходимых для освоения новых видов продукции, ведет базу данных экономической информации. Ей тоже есть что рассказать молодым специалистам. Многие люди оставили после себя на заводе добрый след.

В заводоуправлении часто вспоминают Юрия Бирюкова. Он работал начальником ОТК, а потом почти 15 лет возглавлял коммерческую службу за-



Сима Кокаева



Наталья Алаторцева

вода. Это был уникальный человек! Прекрасный специалист, вагонник, он за короткое время наладил четкую систему материально-технического снабжения предприятия и работу транспортного цеха. Не любил расхлябанности, не терпел обмана. На завод всегда приходил рано, а покидал его позже всех. Его можно было встретить там и в субботу. Юрий Бирюков был человеком очень отзывчивым, добрым. Когда ездил в командировки в Москву, всегда привозил лекарства тем, кто просил. Светлая ему память...

А работница бюро инструментального хозяйства Светлана Тигиева благодарна своей наставнице Нине Григорьевне Линевой. «Всему, чему я научилась в отделе описи вагонов, обязана ей, — говорит она. — Начала я работать в 1972 году учеником слесаря по ремонту подвижного состава. Может быть, так там и осталась бы, но инспектор отдела кадров мне говорит: «Света, давай поступай в железнодорожный техникум». После его окончания Светлана 7 лет проработала мастером в отделе описи вагонов. А теперь занимается обеспечением завода инструментами. 40 лет на заводе как один день пролетели. И никогда у нее не возникало желания уйти.

Может быть, наставники передали молодой смене свою преданность родному предприятию? Ведь известно: что от сердца идет — к сердцу и придет. Судьбы человеческие — лучшее тому подтверждение.



Аристид Панаиотиди

Александра Палатиди пришла на завод вслед за своим старшим братом Аристидом Панаиотиди, главным энергетиком. «У Аристиды одна запись в трудовой книжке: ВРЗ. — рассказывает она. — Когда я окончила университет, директор моей маме говорит: «Я жду вашу дочь». И она сказала брату: «Устраивай на завод и сестру». А я пришла и ужаснулась: какое страшное производство — металл, грязь, грохот! Начальник электросилового цеха Александр Алексеевич Моисеев спрашивает: «Ты будешь работать?» А я ему робко отвечаю: «Наверное, не смогу...» Но смогла! В электроцехе было тогда пять участков, 150 человек — и они обеспечивали работу всего завода. Меня поставили мастером. Всему научилась — и табеля заполнять, и тринадцатую зарплату считать, хотя с математикой никогда не дружила. Занялась и общественной работой

— детей в пионерлагерь возила. А потом начальника нашего цеха Моисеева выбрали председателем заводского профкома, и я начала ему помогать, стала его заместителем.

Люди здесь чудесные! Александра вспоминает Софью Петровну Середу, которая в отделе кадров работала. Кажется, она знала в лицо каждого из 3 тысяч человек, работающих на заводе. И никогда ни в ком не ошибалась. Душевный человек! Мастер ей табель несет, а она ей: «Как твои доченьки, Шурочка?»

«Мы сегодня пытаемся с ребятами говорить, что надо ответственно относиться к выбору пути, — заметил главный энергетик ВВРЗ Аристид Панаиотиди. — Завод — это ваш дом, вы здесь проводите большую часть жизни. Поэтому работа должна быть для себя, для души. Вот я здесь как будто вырос. Скоро будет уже 38 лет, как начал на предприятии трудиться. Но даже в субботу встаю, можно было бы не идти, а меня тянет на завод. Все мои службы круглосуточно работают: подстанция, компрессорная, котельная. Приду, посмотрю — все в порядке? И на душе спокойнее. Не знаю, может быть, это старое поколение нам свою любовь к заводу передало. Но хотелось, чтобы и молодежь его так же, как и мы, любила».

ОГОНЕК НЕ ПОГАСНЕТ

В старые времена было проще. Трудовым и патриотическим воспитанием молодых людей занимался тогда комсомол. На ОВРЗ была очень мощная комсомольская организация. Она часто выступала с различными починами. В 80-х годах заводская молодежь заявила: «Давайте выпускать сверх плана «комсомольские» вагоны!»

«Мы занимались ими после работы, — рассказывает бывший комсомольский секретарь пассажирского цеха Людмила Брачковская. — Своими руками делали ходовую часть, системы отопления, выполняли малярные работы. А на заработанные деньги ездили к морю. Нас собиралось человек 20–25, в поездках было очень интересно и весело».



Алан Батаев

О делах тех лет помнит и бывший секретарь комсомольской организации завода Галина Борукаева. Она пришла на завод в 18 лет. Думала, что на месяц, а задержалась на 30 лет. Уходить не хотелось, потому что работать здесь было интересно. Когда ее выбрали комсомольским вожаком, в кабинете не сидела — целый день по рельсам да по цехам бегала. Сейчас смеется: «У меня все бумаги были в мазуте».

Сегодня комсомола, увы, нет. Но на заводе создан Совет молодежи, который входит в состав молодежных организаций Министерства молодежи и спорта Республики Северная Осетия — Алания. Он заключил

соглашение с «Молодой гвардией Единой России» о сотрудничестве и партнерстве.

«Мы всегда поддерживаем добрые начинания молодого поколения, — говорит генеральный директор ВВРЗ Виталий Бекузаров, — и возлагаем на него большие надежды».

Совет молодежи возглавляет инженер Алан Батаев. Эта организация ставит, в общем-то, те же цели, что и комсомол. «На заводе много молодых, — говорит Алан, — поэтому надо, чтобы развивалось наставничество, вырастали хорошие специалисты и была преемственность поколений».

В Совет входят бригадир РЗЦ Арсен Плиев, юристконсульт Зейнаб Искандерова, документовед Светлана Рукина, экономист по труду Анастасия Хворостьянова и слесарь по ремонту подвижного состава Владимир Бесаев.

Что, кроме возраста, может объединять этих людей? Общая работа и интересы. У Алана Батаева принцип такой: не говори, что делал, а говори, что сделал. Он считает, что молодежь не словами, а добрыми поступками должна авторитет завоевывать. Счет их уже открыт. Так, ребята заказали большой



портрет старейшего кузнеца Ивана Васильевича Пчелы и преподнесли ему к очередному дню рождения, очень порадовав этим ветерана.

Помогают они и детскому дому. Алан собрал молодых сварщиков, те сварили и установили турники и скамеечки на спортплощадке, а потом все это покрасили. Получилось на загляденье! Ребята детдомовских ребятишек и на рыбалку вывозили — устроили для них настоящий праздник. Взяли шефство также над детским садом, провели там субботник.

Список добрых дел можно продолжить. Организовали слет молодых специалистов в Цейском ущелье. Хорошо отдохнули и о делах поговорили. По инициативе Совета на ВВРЗ ежегодно проводится конкурс на лучшего молодого мастера и молодого специалиста. Ребята принимали участие в строительстве футбольной и волейбольной площадок, а также вместе с профкомом — в спортивно-массовых мероприятиях. Выступали на соревнованиях по футболу, настольному теннису, шахматам. Многие из них постоянно ходят на тренировки в спортзал и уже сделали первый шаг к победе — подготовили свою волейбольную команду. Она будет защищать честь завода на спортивном турнире, который проводит Северо-Кавказская железная дорога.

И это только начало.

Сегодня время иное, поэтому и молодежь другая. Но у нее, как и у старшего поколения, доброе сердце.

«НЕ ХОЧУ СУДЬБУ ИНУЮ...»

В Северной Осетии, как и на всем Кавказе, к старым людям отношение особое. Испокон веков из уст в уста здесь передается народная мудрость: «Горе и гибель народу, у которого младшие перестанут почитать старших».

«Это Кавказ, здесь старики не умирают поодиночке», — сказал один из тех людей, чей возраст позволяет говорить о том, о чем другие предпочитают молчать. «Такого у нас нет и не будет, — заявил он и, помолчав, добавил: — Пока мы сами традиции храним, и дети наши их соблюдают будут».

На ВВРЗ почитают тех, кто посвятил заводу всю свою жизнь. На заводской Доске почета есть специальный раздел «Наши ветераны» — и там портреты Ивана Пчелы, Валерия Дорогих, Надежды Ясыченко, Эдуарда Кабулова, Александра Клевцова, Николая Меснянкина, и других.

Как гласит старая пословица, одна пчела медом улей не наполнит. А на предприятии много трудолюбивых «пчел». Среди них — прекрасный плотник

Анатолий Клевцов и Елена Джапарова, женщина, которая с легкостью управляет многотонным молотом и прессами. Машинист компрессорных установок Зинаида Чухломина — тоже из тех, кто знает, что счастье не в воздухе вьется, а руками достается.

Сколько же сегодня ветеранов на ВВРЗ? По данным Совета ветеранов, всего пенсионеров — 522, в том числе 339 уже не работают. На начало 2012 года насчитывалось 69 участников Великой Отечественной войны. Это число с каждым годом, увы, все меньше...

Самое удивительное — это трудовое долголетие заводчан. Каждый десятый из пенсионеров имеет трудовой стаж от 36 до 60 лет. Их имена и фамилии занесены в Трудовую летопись предприятия.

57 лет начинал свой день по заводскому гудку Сергей Евдокимович Цахилов, а Людмила Ивановна Сиверина — 54 года. Всего на два года меньше стаж у Рамазана Каснолатовича Батяева. На год превысили полувековой рубеж Виктор Николаевич Доброслов и Ольга Герасимовна Радченко. А Николай Николаевич Борзенков, участник Великой Отечественной войны, и Владимир Иванович Левков отдали заводу по полвека. Всего лишь года не хватило до круглой даты — 50 лет — участнику Великой Отечественной войны Николаю Николаевичу Архипову, а также Михаилу Филипповичу Бабичу и Валентине Мамедовне Скобелевой.



Николай Матвеевич Меренов, чей трудовой стаж 48 лет, мог бы сказать: «Завод — это вся моя жизнь». По 47 лет трудились на предприятии Клавдия Сергеевна Бароева и Петр Владимирович Битиев. Нелегко было расстаться с ним после 46 лет работы и Светлане Александровне Галайко, Анатолию Александровичу Ковзеву, Борису Петровичу Ляликову, Алексею Степановичу Солу и Наталье Хазбиевне Течиевой.

«Человек создан для труда», — проработав на заводе по 45 лет, считали Владимир Иванович Васильченко, Евгений Павлович Дементьев, Нина Захаровна Кузьменко, Виктор Гукаевич Кулаев, Иван Терентьевич Левченко, Раиса Николаевна Рахманова и Мария Матвеевна Фартукова. А Николай Павлович Деев, удостоенный звания «Почетный железнодорожник», а также Михаил Александрович Зеленко, Виктор Габорцевич Калоев, Давид Федорович Омиадзе, Вячеслав Павлович Трондин трудились здесь по 44 года.

И этот список можно продолжить. По 43 года жизни отдали предприятию Анна Павловна Иванова и Алексей Асахметович Наскидаев. По 42 — Михаил Анатольевич Ландарь и Анатолий Константинович Халеев. Следом за ними идут Владимир Александрович Балашов, Иван Олегович Киндюшов, Анатолий Михайлович Ларюков и Любовь Ивановна Федченко, у каждого из них по 41 году трудового стажа.

Есть на кого равняться молодежи. По 40 лет проработали на заводе такие заводчане, как Ольга Андреевна Булынкина, Виталий Степанович и Зинаида Николаевна Главчанкие, Иван Сергеевич Жерновой, Борис Петрович Королев, Валентина Ивановна Моисеева, Анатолий Иванович Морозов, Галина Васильевна Наньева, Вера Дмитриевна Некрасова, Ольга Ивановна Панченко, Светлана Васильевна Петрова, Виталий Яковлевич Писарев, Елена Ильинична Рыкова, Лидия Александровна Тменова, Татьяна Ивановна Федорова и Олег Михайлович Чурилов. А Тенгиз Андреевич Биганов и Клавдия Ильинична Бекетова трудились на ВРЗ по 39 лет. У Ивана Степановича Гранкина — 37 лет стажа и 36 лет — у Людмилы Георгиевны Битиевой.

Как известно, почет не купишь за чужой счет. Эти люди заслужили его неустанным трудом на благо родного завода и своей страны. Поэтому и память о них останется, пока жив завод.

Сегодня не часто встретишь человека, который отдал родному предприятию полвека своей жизни. А на Владикавказском вагоноремонтном заводе таких тружеников немало. Стало доброй традицией отмечать трудовые юбилеи, всем коллективом поздравлять старейших работников, дарить цветы и подарки, награждать за преданность делу и своей профессии.

Именно так отметили в 2011 году 50-летие работы на вагоноремонтном заводе Почетного железнодорожника Павла Александровича Николова. Он пришел сюда 22 февраля 1961 года, сразу после армии. Начинал простым сварщиком. Затем окончил Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта и прошел всю производственную цепочку — работал начальником отдела снабжения, коммерческим директором, руководил товарным цехом. А сегодня возглавляет производственно-диспетчерский отдел. И годы ему — не помеха.

Ведь как говорят на Кавказе:

*У нас в горах с далеких лет известен
Прекрасный способ возраст сохранить:
Мы не относим к возрасту те дни,
Которые прошли с друзьями вместе...*

У Николова уже и внук на заводе работает. Деда своего он уважает безмерно и мечтает быть на него похожим.

Спустя год, уже в 2012-м, отметили еще один золотой юбилей — председателя заводского профкома Александра Алексеевича Моисеева. Он удостоен звания «Заслуженный работник промышленности РСО-Алания». А начинал трудовой путь электриком в товарном цехе. Потом окончил железнодорожный техникум и стал сначала мастером, а затем начальником электросилового цеха.

«Когда я только пришел на завод, здесь трудилось почти 3 тысячи человек, — вспоминает он. — Каждый цех работал в две-три смены. Было много ручного труда, заработок тяжело доставался. Но люди дорожили своим рабочим местом и гордились, что работают на таком большом, известном на всю страну предприятии».



Александр Алексеевич Моисеев

Вместе с заводом Моисеев пережил все трудные времена. Он не прятался за спинами товарищей, когда надо было защищать интересы трудового коллектива, и первым протягивал руку помощи коллегам в трудную минуту. Именно поэтому его и избрали председателем профсоюзной организации ВВРЗ. Результат его более чем 10-летней деятельности на этом посту — почти стопроцентное членство заводчан в Российском профсоюзе железнодорожников и транспортных строителей.

Далеко не на каждом предприятии так активно работают Совет ветеранов и Совет молодежи, проводится столько культурно-массовых и спортивных мероприятий, стабильно оказывается материальная поддержка ветеранам, пенсионерам.

Многие помнят и активную позицию, которую занял профком, когда судьба завода оказалось под угрозой — его хотели закрыть и сровнять с землей. Нет такой инстанции, в которую не послал бы тогда обращение председатель профкома с просьбой сохранить одно из градообразующих предприятий Владикавказа, ибо оно кормит тысячи тружеников и их семьи. Написал об этом даже президенту России Владимиру Путину. И ВВРЗ удалось отстоять!

Моисеевы — тоже одна из заводских династий. Валентина, жена Александра Алексеевича, трудится обмотчицей. Брат Виктор работает слесарем по ремонту оборудования кислородной станции, а его жена Раиса — дежурный электрик на подстанции. Технологом в пассажирском цехе трудится и дочь брата Оксана Корниенко.

«Завод для Александра Алексеевича — его второй дом, его судьба, — сказал на торжествах генеральный директор Виталий Бекузаров. — У него совпали два юбилея: 16 ноября исполнилось 50 лет, как он работает на нашем предприятии, а 19 ноября ему самому — 75 лет. И обе эти славные даты он отмечает в родном коллективе. Такие труженики, как Моисеев, являются нашей гордостью».

На праздновании юбилея было сказано много теплых слов. В честь него звучали здравицы на русском и осетинском языках и, конечно же, песни. Вручили ему и памятную медаль «Во славу Осетии».

«Посвятить железной дороге полвека — это счастье, — сказал Александр Алексеевич. — В моей жизни не было ни одного дня, когда бы я мог подумать: не сменить ли свою работу и коллектив. Рад, что сегодня перед предприятием открываются новые перспективы и у нас продолжается замечательная традиция — отдавать дань уважения человеку труда. Чувствую себя счастливым, потому что у меня все сложилось и могу, как в песне, сказать: «Я не хочу судьбу иную...»

СОЛДАТСКАЯ КАША

Сегодня, пожалуй, редко где к ветеранам войны относятся с таким вниманием и уважением, как на Владикавказском вагоноремонтном заводе. Люди часто вспоминают, какой большой праздник организовали в честь 65-летия со Дня Победы в Великой Отечественной войне.

Перед этим комиссия в составе генерального директора Виталия Бекузарова, представителей профсоюзной организации во главе с Александром Моисеевым и председателя Совета ветеранов Ираклия Молодинашвили, побывала в семьях участников войны. Побеседовали с каждым, выяснили, в чем люди нуждаются.

«Для бывшего фронтовика Василия Бекетова и его супруги была приобретена новая газовая печь и выделены две путевки в санаторий «Осетия», — рассказывает Ираклий Молодинашвили. — А Надежде Павловской купили ортопедическую кровать с передвижным столиком и сделали наклонный пандус в подъезде, чтобы инвалидная коляска могла выезжать во двор. Помимо этого, произвели ремонтные работы в квартирах у Константина Гавриловича Пономарева и Надежды Ивановны Гаевской. А Ольге Потаповне Фисенко, по ее просьбе, установили домашний телефон. Словом, выполнили все пожелания».



Ежегодно заводчане в канун праздника 9 Мая выходят на субботник, а заработанные деньги перечисляют в фонд Совета ветеранов. На праздновании Дня Победы участникам войны вручают по 3 тысячи рублей, а тем, кто работал в военные годы в тылу, — по тысяче. Ветераны благодарны руководству и коллективу завода за внимание и доброе к ним отношение.

И это уже стало доброй традицией. Об этом же говорит и письмо, которое пришло в заводоуправление в 2005 году:

«Мой отец Георгий Леонович Джанаев проработал на ВВРЗ более 40 лет. Он ветеран войны и труда. Уже 19 лет — на пенсии. В этом году страна отмечала 60-летие Победы над фашизмом. И руководство завода сделало все, чтобы ветераны в этот день не чувствовали себя забытыми. 6 мая был дан торжественный прием с поздравлениями, накрыт праздничный стол, дан концерт. Организаторы вручили ветеранам памятные медали «60 лет Победы в ВОВ» и конверты с деньгами.

Сколько радости я увидела в глазах отца! Он был так счастлив. Как мало нужно человеку для счастья — всего-навсего внимание.

А еще я хочу высказать благодарность за помощь, оказанную вами в связи с трагедией в Беслане. Я и моя дочь оказались в числе заложников, и как семье бывшего работника завода нам была оказана материальная помощь. От всей семьи хочу поблагодарить всех вас за участие в нашей судьбе, за заботу, внимание, чуткость. Мира и добра вам!

*Д. Г. Гутиева-Джанаева,
учительница Бесланской школы № 1»*

Не стоит думать, что о ветеранах на ВВРЗ вспоминают только по великим датам. Заводчане всегда готовы откликнуться на просьбу о помощи. Так, пожаловались как-то пенсионеры-инвалиды, что обижают их соседи по подъезду. Тут же к ним приехали представители профкома и Совета ветеранов, устроили общее собрание жильцов. И предупредили: «Если вы не захотите нас понять, то мы пригласим сейчас корреспондентов из газеты и расскажем, как вы плохо к фронтовикам относитесь». Соседи поняли: заводчан обижать не стоит — у них есть крепкая защита. Весь завод. И теперь представителей ВВРЗ в доме встречают как родных.

А вот информация, которая была опубликована в заводской многотиражке 12 апреля 2011 года: «В минувшую субботу весь коллектив ВВРЗ вышел на работу. Колесный цех предложил провести субботник, посвященный Дню Победы. Часть средств будет перечислена на счет профкома и выдана

в помощь ветеранам войны и труженикам тыла. Около 90 человек получают такую помощь».

Эстафета добрых дел продолжается. Вот еще одно из них: заводчане сменили плиты на памятнике Еве Битиевой, которая похоронена на Аллее славы Владикавказ. В 30-е годы она была одной из лучших стахановок на заводе. Свою пятилетку станочница выполнила за 3,5 года. В марте 1960 года указом Президиума Верховного совета СССР ей присвоили звание Героя Социалистического Труда. Орден Ленина и золотую медаль «Серп и Молот» ей вручали в Кремле.

Теперь уже не спросишь, о чем она думала тогда? Возможно, вспоминала детство, родной аул в Южной Осетии и тех, с кем столько лет проработала вместе на ВРЗ, о наставниках, которые учили ее мастерству.

Человек неумный, Битиева и после выхода на заслуженный отдых принимала активное участие в жизни завода. Выходила вместе со всеми на субботники, вручала трудовые книжки молодому поколению рабочих, участвовала в заседании Совета ветеранов.

Вот как давно были заложены сегодняшние традиции...

Каждый год в День Победы ветераны встречаются у памятника заводчанам, которые участвовали в Великой Отечественной войне, и возлагают к нему цветы. На плитах высечены имена тех, кто не вернулся с фронта, и тех, кто пришел с войны живым и продолжал трудиться на ВРЗ.

На праздник обычно приглашают всех. И солдатскую кашу из котелка в этот день пробует весь завод — и стар и млад. А потом за праздничным столом заводчане рассказывают ветеранам о делах на предприятии, а те вспоминают молодые годы и поют любимые песни. Как же немного нужно для счастья людям, пережившим войну!

Но, увы, с каждым годом приходит к памятнику все меньше участников войны. Тех, кого пощадили вражеские пули, не щадит время. Но Ольга Андреевна Булынкина, перешагнув 90-летний рубеж, годам не сдается. Вот и на очередную встречу туфельки на каблучках надела. Хороша!

На войне она была санинструктором. И глядя на нее, маленькую хрупкую седую женщину, трудно представить, как она вытаскивала раненых из-под огня. Где брала силы? Со своим 2-м Белорусским фронтом Оля дошла до Бреста. Все было на войне: и наступали, и отступали. Однажды в Пинских болотах заблудились ночью — и пришлось ждать до утра, чтобы не утонуть в трясине. Прихо-



дилось бывать и в перестрелках, и в переделках. За служение Родине Ольга Булынкина награждена орденом Отечественной войны.

На завод она пришла в 1948 году. Был подсобницей в столярном цеху, потом директор увидел, какие тяжелые бревна девчонки таскают, и перевел их в маляры. Оля оказалась девушкой очень смышленной, рацпредложения подавала, придумала, например, как керосин экономить при мытье малярных кистей. Ее портрет не раз висел на заводской Доске почета. И все ее любили — потому что добрая душа.

В 2011 году, Булынкина написала генеральному директору ВВРЗ В. А. Безузарову: «Уважаемый Виталий Ахсарбекович! Большое спасибо Вам за Ваше внимание. В день моего 90-летия мне от Вашего имени вручили огромный телевизор и охапку цветов. Я была растрогана до слез! Желаю Вам дожить до 100 лет. Радости и здоровья! Вечером 8 мая мы собрались за праздничным столом. И я с гордостью похвасталась подарком».

Нина Георгиевна Линева моложе — ей 85 лет. Она тоже войне в глаза смотрела, хотя была еще тогда девчонкой. В памяти навсегда остался пылающий Сталинград.

«Мы жили неподалеку на станции, — рассказывает она она. — Помню, несущую воду на коромысле, а сверху на меня самолет пикирует, и спереди и сзади гильзы сыплются в пыль. В небо глаза поднимала, а там фашистский летчик из самолета высунулся и ухмыляется. Я ведра бросила и домой, а там мама в обмороке».

Первым пароходом они уехали сначала в Астрахань, а потом в Орджоникидзе. В 1947 году Нина Линева устроилась на завод токарем в ремонтно-механический цех. Занималась в железнодорожном техникуме без отрыва от производства. Молодежь тогда все успевала — работать, учиться, петь и плясать. Летом Нину посылали вожатой в заводской пионерлагерь — дети ее очень любили.

«Мы все были как одна семья, — говорит Нина Георгиевна. — Вагон стоял на выпуске — никто из цеха не уходил. Все — и столяры с инструментом, и маляры ждали, пока ОТК работу примет».

Почти 40 лет отдала она заводу. И рада, что ее не забывают.

«Никто нас так не потчевал, как директор завода Виталий Ахсарбекович Бекузаров», — замечает она.

Что ж, щедрое хлебосольство — это тоже одна из здешних традиций.

НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО

На Владикавказском вагоноремонтном заводе сегодня есть свой музей трудовой славы. Его открыли к 95-летию ВВРЗ по предложению генерального директора Виталия Бекузарова, который считает, что молодежь должна знать историю родного предприятия. Создавать музей пришлось практически нуля, поскольку существовавший ранее «ушел» вместе с клубом, когда у того появился частный владелец. Большинство экспонатов при этом было утеряно.



Иван Павлович Скрыпник

Создателем того, первого, музея был Иван Павлович Скрыпник. Он проработал на заводе всю войну, был начальником сварочного цеха. Под его руководством сварщики варили защитную броню из металла для бронепоездов. Именно Скрыпник внедрил на заводе и скоростную сварку. Чтобы изучить этот метод, он даже ездил в Киев в институт Патона. Позже директор этого института Борис Патон прислал Ивану Павловичу книгу «Скоростная автоматическая сварка под слоем флюса» с автографом и дарственной надписью: «В память о моем знаменитом отце Евгении Оскаровиче Патоне».

«В войну мы жили прямо на территории завода, — рассказывала его дочь Лариса Ивановна Скрыпник. — Я видела бронепоезд, который выходил из ворот цеха в 1942 году. Его строили, можно сказать, вручную. Стальные листы, которыми обшивали локомотив, были очень тяжелыми. А еще помню, как звучал заводской гудок — и мы тогда бежали в столовую: раз в день нам выдавали миску мамалыги, чтобы не умерли от голода».

Ее отец, уйдя на пенсию в 80-х годах, с заводом не расстался. Возглавил Совет ветеранов, помогал людям восстанавливать утерянные в войну документы, чтобы оформить пенсию, вместе с женой ухаживал за немощными заводчанами-инвалидами. Очень много сил и души этот человек вложил в создание музея, который торжественно открыли 18 октября 1988 года.

На заводе был даже издан приказ: «Назначить общественным директором Музея революционной, боевой и трудовой славы ОВРЗ Почетного железнодорожника Ивана Павловича Скрыпника» Под этим документом стоят подписи тогдашнего директора ВРЗ Н. В. Татрова и председателя профкома Г. В. Демочкиной.

В течение многих лет Иван Павлович любовно и бережно собирал экспонаты. В музее было 18 экспозиций, охватывающих всю историю завода. Имелся и паспорт, в котором были перечислены разделы: «У истоков (1906–1917 гг.)», «Вагоноремонтные мастерские в годы Гражданской войны», «Все — для фронта, все — для Победы!», «История комсомольской организации», а также директивные планы, спецзадания (изготовление вооружения для Красной армии). Хранились также папки материалов по всем цехам.

Участию заводчан в Великой Отечественной войне был посвящен отдельный стенд. Там можно было увидеть снятый с котельной гудок, который извещал заводчан о налете фашистских самолетов, и фотографию бронепоезда «Владикавказ». Известны и фамилии членов его экипажа: машинист Петр Бтемиров, помощники Михаил Кумалагов и Михаил Гриднев. Умельцы изготовили для музея макет бронепоезда, а также копии снарядов, которых только в 1941 году было изготовлено свыше тысячи. Посетители среди экспонатов видели также мину и кавалерийский клинок. Экскурсовод рассказывал, что начальник механического цеха В. М. Ханамиров даже оглох после взрыва одной из таких мин. И о том, что клинки для кавалерии помогали ковать знаменитые кубачинские мастера.

Были там и материалы о заводских династиях. Например, о Ляликовых. Борис был столяром, а его отец работал в колесном цехе еще в далеком 1913 году. В железнодорожных мастерских трудились его мать и три брата. Рассказывалось и о судьбе Кудрявцевых: отец и сын ушли на фронт и не вернулись, а на заводе остался работать второй сын — Сергей Иванович Кудрявцев.

В музее встречались за чашечкой чая ветераны, молодые рабочие, проводили экскурсии для учащихся городских школ и железнодорожного техникума. В нем было очень уютно. Большой зал украшали художественное панно и витражи. Однажды там встречали даже гостей из Польши — коллег с вагоноремонтного завода.

Хранилась в музее и Трудовая летопись, в которую вписаны имена главного технолога В. А. Глинского, конструктора С. П. Кузьмина, инженера производственного отдела Г. М. Асламазова, рабочих Н. М. Кадиева и Ф. И. Литвинова, которые вложили немало труда и смекалки в организацию ремонтного производства.

Все это по крупицам собиралось патриотами завода, теми, кто хотел сохранить его историю и преемственность поколений.

Поэтому и для директора музея Ивана Скрыпника, и для всего коллектива было огромным ударом, когда все это было утеряно в 90-е годы. Но в то время закрывались, погибали целые предприятия, что уж тут говорить о раритетах?

Спустя почти 20 лет музей решено было восстановить. Новое руководство завода убеждено в том, что нельзя воспитать уважение к прошлому и настоящему у тех, кто не знает своей истории.

В новом музее уже немало экспонатов. Там хранятся фотографии руководителей завода, Героев Социалистического Труда, исторические снимки и копии старых газет. Есть макет старейшего завода, удостоверения его работников, которые выдавались в разные годы, а также образцы продукции, выпускаемой предприятием. Работа над экспозициями еще не завершена. Ведется поиск реликвий. Возможно, дорогими сердцу вещами поделятся ветераны. Займут место в музее и картины заводских художников Василия Ефимовича Литвинова и Виктора Михайловича Карташова. Это были удивительные люди. Они пришли на завод после войны, и отдали ему по 40 лет жизни. В каждом цехе висели огромные живописные полотна с пейзажами, написанные талантливой рукой. В те времена ведь тоже заботились об эстетике производства.

Несомненно, появится в музее и еще одна уникальная экспозиция, которая расскажет о дружбе разных народов и о том, что они пережили. Владикавказский вагоноремонтный завод — это ведь частица Северной Осетии, в которой проживают люди почти 100 национальностей. Республику не зря называют «лабораторией мира». Именно здесь более 20 лет назад родилось многонациональное движение «Наша Осетия». Оно объединило все национальные культурные сообщества, а их около тридцати: грузинское «Эртоба», армянское «Эребуни», русское «Русь», греческое «Прометей», еврейское «Шолом», азербайджанское «Азери», кабардинское «Намыс», ингушское «Даймохк» и многие другие. Кстати, грузинским обществом руководит заместитель генерального директора ВВРЗ Роберт Цинделиани.

За эти годы сделано много добрых дел. Так, была проведена беспрецедентная акция спасения беженцев из Южной Осетии — семь месяцев в Северной Осетии их кормили бесплатно. «Наша Осетия» организовала и знаменитые концерты Валерия Гергиева и Иосифа Кобзона, которые помогали выйти из шока жителям разрушенного Цхинвала. Это движение стало примером для подражания, оно содействует урегулированию межнациональных конфликтов.

Жить в мире с другими народами — это тоже традиция, которую на заводе всегда свято блюли. Но сказать «в мире» легко, а как сделать? На этот вопрос один из старейших работников ответил просто:

«У нас тут у всех одна национальность — заводчанин!»

100-летие родного предприятия — великая дата.

Для него это целая эпоха, а для людей — жизнь нескольких поколений.

Что же в юбилей ему пожелали те, кто связал с ним свою судьбу?

А вот что: «Жить заводу еще лет 200! Будет жить он — будем жить и мы.

Значит, будет работа и хлеб у наших детей и внуков.

Здравствуй и процветай многие лета!»

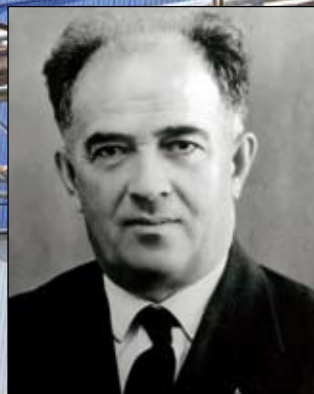
ДИРЕКТОРА ЗАВОДА



Квижинадзе
01.1951 – 06.1952



Волчков П. Т.
06.1952 – 06.1954



Гукаев С. С.
06.1954 – 02.1959



Пащенко П. Н.
02.1977 – 06.1984



Вовк М. И.
06.1984 – 10.1985



Татров Н. В.
10.1985 – 04.1990



*Савин А. В.
10.1943 – 07.1944*



*Ромашко А. К.
12.1944 – 02.1949*



*Коннов К. М.
05.1949 – 01.1951*



*Казбеков М. С.
03.1959 – 10.1968*



*Дмитриев М. А.
10.1968 – 01.1976*



*Трондин В. П.
12.1976 – 02.1977*



*Мамонтов В. А.
05.1990 – 03.1999*



*Бахмат В. П.
03.1999 – 03.2004*



*Бекузаров В. А.
03.2004 – н/в*

РАБОТНИКИ ЗАВОДА, УДОСТОЕННЫЕ ЗВАНИЯ «ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК»



- 1. ПАЩЕНКО ПАВЕЛ НАЗАРОВИЧ**
- 2. БЕДОЕВ НИКОЛАЙ ЛЕВАНОВИЧ**
- 3. ЗЕЛЕНЮК НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ**
- 4. ЛЕКОН НИНА ВЛАДИМИРОВНА**
- 5. НАРТИКОЕВ ЕВСТАФИЙ СЕРГЕЕВИЧ**
- 6. ЩЕЛЫКАЛОВ АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ**
- 7. БЕЛКИН ВАСИЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ**
- 8. ГРАНКИН ИВАН СТЕПАНОВИЧ**
- 9. ДЕЕВ НИКОЛАЙ ПАВЛОВИЧ**

- 
- The image shows a large, blue, modern building facade. On the left side, there is a section of the building with a lighter, metallic-looking finish and some windows. The main part of the image is a solid blue wall. Overlaid on this blue wall is a list of nine names, each preceded by a number from 10 to 19. The names are written in a bold, white, sans-serif font. At the bottom right, there is a window with multiple panes, and some green foliage is visible at the bottom left corner.
- 10. ПЧЕЛА ИВАН ВАСИЛЬЕВИЧ**
 - 11. ТРОНДИН ВЯЧЕСЛАВ ПАВЛОВИЧ**
 - 12. ТРУСОВ ЮРИЙ БОРИСОВИЧ**
 - 13. ТАХОХОВ АНДРЕЙ САВЕЛЬЕВИЧ**
 - 14. БЕКУЗАРОВ ВИТАЛИЙ АХСАРБЕКОВИЧ**
 - 15. ДАШКОВА ТАИСИЯ ИВАНОВНА**
 - 16. ДОРОГИХ ВАЛЕРИЙ МИХАЙЛОВИЧ**
 - 17. ДУХАНИН СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ**
 - 18. НИКОЛОВ ПАВЕЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ**
 - 19. ШАНАЕВ АЛЕКСАНДР АСЛАНОВИЧ**

ГУРЬЕВ Андрей Ипполитович
АНДРЕЕВА Тамара Сергеевна

100 ЛЕТ ВМЕСТЕ С ОТРАСЛЮ И СТРАНОЙ

Литературный редактор Людмила Самойлова
Художник-оформитель Анатолий Григорьев