

Люди труда

# Гармония под стук колёс

Особая гордость Руслана Кильметова: всё, что возможно, он старается делать сам – к этому приучает и сыновей



© Евгений Рухмалёв

**Каждое утро Руслана Нафиковича начинается по давно сложившемуся распорядку: подъём задолго до рассвета, зарядка, лёгкая пробежка на два с половиной километра, душ, приготовление завтрака для жены и троих сыновей. Потом – на работу или строить дом в посёлке Красная Башкирия.**

Он говорит, что к ранним подъёмам его приучила работа на комбинате: будучи помощником машиниста, потом машинистом локомотивного цеха, работал по железнодорожному графику, 12 лет трудится машинистом-инструктором. График – два через два, рабочий день с восьми часов утра, но приходит в цех Руслан Кильметов часиков в шесть – утром самая страда.

– Пока почту просмотрю, распоряджения, графики снабжения, – говорит Руслан Нафикович. – Локомотивы нужно проверить, чтобы были исправными. Принять после

смены транспорт у машинистов, зафиксировать какие-то поломки, если они вдруг случились. Ознакомиться с нарядами, кадровыми перемещениями – вдруг кто-то заболел, чтобы маршрут не остался без машиниста, найти ему замену – чтобы к утренней планёрке в семь утра знать, о чём говорить с коллективом, кому и какие дать вводные, провести инструктаж.

## Как в армии

Вроде бы, чего сложного: машинисты работают на комбинате десятилетиями, железнодорожные пути предприятия знают как свои пять пальцев. Но нюансов много, а рисковать железнодорожники себе позволить не могут.

– Не задумывались, почему машинист тепловоза и электровоза на комбинате такие же высокооплачиваемые профессии, как основные специальности – сталевары, прокатчики? – рассуждает Руслан Кильметов. – Потому что ответственность зашкаливает. Вот

представьте: сколько максимум груза может везти автомобиль – да тот же огромный «БелАЗ»? Ну, пусть 40 тонн. А локомотив за своей спиной тащит, бывает, несколько тысяч тонн дорогостоящего металла – я пускал составы в шесть тысяч тонн. Представляете, какая ответственность? А если состав вовремя не остановить? У нас тормозной путь не менее 400 метров, и это при хорошей погоде и лёгком грузе. А если дождь, снег да уклоны на путях? – колёса и рельсы железные, сцепка слабая. Железные дороги – артерии комбината, по которым, как кровь в организме, циркулируют от передела к переделу сырьё и готовая продукция – это не я сказал, Виктор Филиппович Рашников. Мы снабжаем продукцией все цехи комбината: доставляем подкат и вывозим для потребителей готовую продукцию.

Потому, по словам Руслана Кильметова, в железнодорожной службе порядок строгий – как в армии: жёсткая дисциплина, никакой самостоятельности. Транспортная база железнодорожников комбината – около 170 локомотивов: сотня тепловозов, остальные электровозы. Тридцать пять станций по комбинату, разделённому на одиннадцать так называемых районов обслуживания. Если машинист меняет участок, инструктор обязан дать подробный инструктаж. Машинисты, конечно, должны знать все пути на ММК, но по правилам, если месяц не работал в каком-то районе, инструктаж обязателен: какие станции, особенности путей – где уклон, а значит, нужно для осторожности притормозить, где светофоры и перекрёстки, а значит, надо быть готовым к неожиданностям.

В колонне, закреплённой за Русланом Кильметовым, 16 локомотивов – чуть больше, чем в среднем у каждого инструктора, которых в ЖДТ больше десятка. Раз в три месяца инструктор обязан «прокатиться» с каждым из своих машинистов по маршруту – оценить профессионализм: проверить выполнение скоростного режима, правильность работы с техникой, знание железнодорожного полотна. Здесь заметим: часто бывает, что инструктор моложе машиниста вдвое, а тот должен слушаться, подчиняться. Получается? У Руслана Кильметова – да.

– Во-первых, у меня в крови заложено уважение к взрослым, старшим, никогда не позволю себе панибратство и уж тем более высокомерие, – рассказывает он. – Во-вторых, нужно в целом понимать психологию отношений с коллективом, знать людей и подбирать индивидуальный подход к каждому. Да и с ребятами повезло: коллектив хороший, дружный, потому большой текучки нет, опытных машинистов большинство, они учат молодёжь. Правда, молодёжь нынче другая: с гаджетами общаться умеют хорошо, а вот с людьми, особенно старшего возраста, – не очень, авторитетов для них нет. Но таких система и коллектив быстро учат, к порядку приучают, несколько лет – и перед тобой уже приличный машинист и человек хороший.

## Своими ногами, своими руками

В 1995 Руслан Кильметов поступал в горно-металлургический институт, учился в академии, а диплом получил университета – все реорганизации главного вуза Магнитки происходили на глазах молодого человека. С дипломом инженера путей сообщения Кильметов прибыл в локомотивный цех

тогда ещё управления железнодорожного транспорта ММК – ныне управление логистики ПАО «ММК» – устраиваться диспетчером. Его взяли монёром путей.

– Конечно, было немного обидно, что вот он я, весь из себя хороший, инженер, а профессию предложили и не по специальности, и не по образованию, и не по амбициям, – смеётся Руслан Нафикович. – Но не пожалел нисколько: своими ногами обошёл все пути, своими руками прощупал все рельсы, шпалы, каждый болтик, а с какими людьми познакомился замечательными! От них, между прочим, наша безопасность напрямую зависит, и я это теперь точно знаю.

Отработав два года, Руслан Кильметов отправился отдавать долг Родине. После военной кафедры МГТУ, где получил навыки мотострелка, отправили в 32 стрелковый полк в Екатеринбурге. Когда командование узнало, что парень ещё силен в технике, поставили сразу заместителем командира по технической части – Кильметов смеётся: «зампотехом» звали. В армии ему понравилось: всё чётко, идеальный порядок, авторитет старших, много новых знаний – всё, как он любит. И не понимает тех, кто бежит от воинской обязанности. После службы, кстати, Руслану предлагали остаться в армии, была возможность устроиться диспетчером в «мирном» Екатеринбурге – но хотелось домой. Он вернулся в Магнитогорск и вновь устроился на комбинат, на сей раз помощником машиниста.

– К тому времени уже понял, что, прежде чем занять должность, надо бы досконально всё изнутри узнать: длина пути, расположение, уклон, – объясняет Руслан Нафикович. – Через два года уже мог идти в диспетчеры, но предпочёл работу машиниста: уж очень технику люблю да и с локомотивом понравилось разговаривать «на ты». Прошёл курсы машинистов тепловоза и стал работать.

Машинистом Кильметов был четыре года. Потом, оценив профессионализм, ответственность и спокойный характер Руслана, руководство предложило ему должность машиниста-инструктора. На неё согласился без раздумий: с коллективом подружился, завоевал авторитет, технику знал как самого себя. Понимал и ответственность: в подчинении более 60 человек, все матёрые профессионалы, а их учить надо, как по комбинату составы водить, – мало кто всерьёз воспримет. Но у него получилось. Правда, трудновато сейчас работать, в условиях пандемийной удалёнки. Сменно-встречные собрания отменены, создали чат в вайбере и ватсапе – да старожилы смартфоны не особо освоили, только с молодёжью там общается. Приходится инструкторам самим на линии выходить, с каждым отдельно разговаривать. Но и это не беда – такая работа.

Машинистом-инструктором Руслан Кильметов работает уже 12 лет, считает, что нашёл своё место: нравится и коллектив, и ответственность, значимость работы.

– Об одном скучаю – за контроллером больше сидеть не приходится. У машины ведь руля нет: только вперёд да назад, а основную траекторию рельсы задают, – улыбается Руслан Нафикович. – Но зато нашёл другое призвание – учить молодёжь.

За это призвание Руслан Кильметов попал в число лучших наставников ПАО «ММК». Удивляется: так это и есть моя работа, если хотите, обязанность, за что награждать-то? Но результатами своей работы доволен: из последних успехов – победа его воспитанника, помощника

машиниста Максима Афоничева в общероссийском конкурсе профессионального мастерства. Сначала одержал победу в родном локомотивном, потом стал первым среди всех служб управления логистики, а потом одолел и коллег из Новокузнецка, Липецка, Челябинска и прочих металлургических центров страны.

– Максим прекрасный человек, замечательный профессионал, – нахваливает воспитанника Руслан Нафикович. – Работает на интересном участке, вывозит грузы с территории комбината на пути РЖД. На этом участке нет службы вагонников, и их работу делают помощники машиниста: проверяют состав на техническую исправность, дают заключение и право выезжать. К таким работникам особые требования, они сдают дополнительные экзамены. Максим далеко пойдёт – уверен в этом: он служил в ВДВ, да ещё в легендарной Псковской дивизии, где чёткость – залог жизни. Таким же зарекомендовал себя и в работе: ответственный, дисциплинированный, волевой, исполнительный и вообще хорошо подготовленный человек.

## Только собственным примером

До встречи со своей Юлей Руслан Кильметов был уверен, что ненормально это – когда людей кто-то третий знакомит: что – сам не могу найти? Но тут получилось именно так: общие знакомые – родители друга – решили, что Руслан и Юлия станут прекрасной парой. И не ошиблись: молодые люди сразу понравились друг другу и через год сыграли свадьбу. Сегодня в семье Кильметовых подрастают трое сыновей – он сразу хотел большую семью. И то, какими людьми они станут, Руслана Нафиковича очень волнует.

– Хочу, чтобы впитали уважительное отношение к старшим, чтобы были хорошими, честными людьми, не боялись труда, ответственности и не отвлекались на глупости, – перечисляет Кильметов. – Как воспитать? Только собственным примером, больше никак. Вот я по утрам бегаю и ребят с собой беру, сейчас старшие уже и без меня утро с физкультуры начинают. И в остальном так же: дети – твоё зеркало.

Руслан Кильметов прекрасно готовит – даются ему блюда и на мангале, и в духовке, и в казане. А какой плов он делает – пальчики оближешь. И очень радуется, видя, как семья и гости уплетают его угощения за обе щеки. Замечая: избаловали жену, небось? Смеётся в ответ: есть немного, но ему – только в радость. Юлия – работница медицины, трудится в поликлинике третьей городской больницы и очень устаёт – как не побаловать любимую?

Всей семьёй на выходных они едут в Красную Башкирию – там живут родители Юли, и на их дворе Кильметовы ставят новый современный дом со всеми удобствами. Всё, что может, Руслан Нафикович делает своими руками – разве что электрику и другие технические работы доверил профессионалам. Скоро, уверен он, вся семья переедет в собственный дом. Спрашиваю: а тещу куда?

– С собой, конечно, она мне как родная мать, – смеётся Руслан. – Уверен: в одном доме должны три поколения жить как минимум. Чтобы молодые помогли старикам, а старики учили мудрости детей. Вот тогда всё в жизни будет гармонично.

✍ Рита Давлетшина