

ГРАФИК

Невесёлые каникулы

Сложные погодные условия негативно отразились на работе ОЖД в период новогодних и Рождественских праздников.

Из-за низких температур воздуха количество отказов в работе технических средств увеличилось по сравнению с аналогичным периодом 2016 года на 16%. Допущены массовые сбои графика движения поездов, в основном – в Московском регионе. Как сообщили в ревизорском аппарате дороги, зафиксировано 17 случаев задержек электричек парка моторвагонного депо Крюково и шесть их отмен. Основной причиной назван выход из строя электропневматических вентиляторов на электропоездах серии ЭТ-2, которые оказались неработоспособными при низких температурах, а столбик термометра в Московском регионе доходил до -37. Допущено 15 случаев сбоя графика поезда «Аллегро», причём, примерно половина из них – на территории Финляндии.

На каникулах произошло два случая излома рельсов, имели место и проблемы с непереводом «стрелок» из-за их неудовлетворительной очистки. Зафиксировано четыре случая поломки токоприёмников.

Ирина Маркелова

УПРАВЛЕНИЕ

Определены задачи

В Санкт-Петербурге состоялось заседание Северо-Западного межрегионального координационного совета (СЗМКС) под председательством начальника ОЖД Владимира Голоскокова.

Помощник полномочного представителя президента РФ в СЗФО, руководители Октябрьской, Северной, Калининградской областей, представители органов власти, а также предприятий грузоотправителей и собственников подвижного состава рассмотрели вопросы развития перевозок. Отмечено, что в 2016 году инвестиции в развитие инфраструктуры в зоне ответственности СЗМКС составили 42,6 млрд рублей. За счёт привлечения средств внешних инвесторов реализуется 10 проектов на 3 млрд рублей. Субъекты РФ компенсировали перевозчикам 84% выпадающих доходов от регулирования тарифов на пригородные перевозки. Сформирована инвестпрограмма компаний в размере 548 млн рублей. Объёмы погрузки на ОЖД в 2016 году выросли на 6% к уровню 2015-го. Развиваются дополнительные услуги. Приоритетными задачами названы повышение качества услуг и увеличение скорости движения грузовых поездов.

Ирина Михеева

ПРИГОРОД

Билеты на электрички подорожали

Проиндексированы тарифы на проезд в пригородных поездах по территориям Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Государственный комитет Санкт-Петербурга по тарифам повысил стоимость проезда до 40 до 41 рубля за первые 20 км и до 2 руб. 8 коп. за каждый последующий. Аналогичный комитет Ленобласти установил стоимость проезда в 35 руб. за первые 14 км и в 2 руб. 55 коп. за каждый последующий км. Тарифы в скоростных «Ласточках» увеличились до 46 рублей за первые 20 км и 2 руб. 34 коп. за каждый последующий.

Ирина Серёгина

ТРАДИЦИЯ

Старт «Лыжных стрел»

В рамках сотрудничества СЗППК и Комитета по физической культуре и спорту Санкт-Петербурга по выходным дням вплоть до 12 марта от Финляндского и Московского вокзалов начали курсировать «Лыжные стрелы».

Первые из них уже вывели в Ленинградскую область городских любителей лыжных прогулок 8 января. Назначение таких спецпоездов на зимний период на двух пригородных направлениях – до станций Орехово и Шапки – стало доброй традицией. Бесплатные билеты на «Лыжные стрелы» можно получить в отделах физической культуры и спорта районных администраций Санкт-Петербурга.

Ирина Маркелова

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Технологический прорыв

В 2016 году на ОЖД улучшены показатели использования локомотивов и бригад

Центр управления тяговыми ресурсами на Октябрьском полигоне претендует на победу в сетевом соревновании по итогам работы за 2016 год. Коллектив ЦУТРА добился высоких показателей и был признан лучшим среди аналогичных подразделений сети во втором и третьем кварталах.

– Нам удалось значительно повысить эффективность использования тяговых ресурсов: среднесуточная производительность локомотива составила 104,9% к уровню прошлого года, среднесуточный пробег – 104,2%, средний вес поезда – 101%, – подводит итоги начальник ЦУТРА Александр Мясников. – Оборот локомотивной бригады сократился на 28,3%, то есть на выполнение того же объёма работы локомотивные бригады стали затрачивать почти на 30% меньше времени, чем в прошлом году. А это означает не только оптимизацию эксплуатационных расходов и снижение непроизводительных потерь, но и улучшение режима труда и отдыха работников. На 20% сокращено количество случаев отправления бригады с поездом с режимом работы более 2-х часов, на 15,9% – количество часов следования пассажиром, то есть непроизводительных потерь. При этом на 1,6% снижено время отдыха в пункте оборота.

2016-й можно назвать годом совершенствования технологии перевозок на главном грузовом ходу Октябрьской дороги. В сентябре на участке Бабаево – Лужская был проведён первый поезд без смены бригады и локомотива. Это событие можно без преувеличения назвать технологическим прорывом. Опытную поездку совершил машинист эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Юрий Козловский, проследовав участок протяжённостью 482 км за 11 часов. Это стало возможным за счёт сокращения накладного времени работы бригады – от явки до отправления и от прибытия до сдачи. «На станции Бабаево тепловоз, на который заступала бригада машиниста Юрия Козловского, был подогнан прямо под состав, а после прибытия на станцию Лужская локомотив приняла специальная маневровая бригада», – пояснил заместитель начальника ЦУТРА Михаил Лапин.

В полном масштабе опробованная технология будет осваиваться в новом году, после того, как закончится электрификация участка Веймарн – Лужская. Поезда массой 8000–9000 тонн пойдут до конечного пункта без смены электровоза на тепловоз и локомотивных бригад. Это позволит не только улучшить использование тяговых средств, но и минимизировать потери от инфраструктурных ограничений на участке, где отсутствуют приёмно-отправочные пути необходимой длины. Отпадёт и необходимость подталкивания поезда на барьерном для ведения тяжеловеса перегоне Гатчина – Елизаветино. В Октябрьской дирекции тяги разработают условия дополнительной мотивации локомотивных бригад, работающих на удлиненных плечах.



После электрификации участка Веймарн – Лужская поезда из Бабаево будут ходить до конечной станции без смены локомотивов и бригад

В нынешнем году электрификация дошла до Веймарна, что позволило увеличить плечи обслуживания, повысить участковую скорость движения и пропускную способность направления. Часть поездов теперь следует до станции Веймарн на электротяге, без остановки и смены локомотива в Гатчине.

Особое внимание сотрудники ЦУТРА уделяют соблюдению установленных тех-

нию назначения. Поэтому движущие локомотивщики должны действовать задом, имея целью максимально эффективное использование тяговых и трудовых ресурсов.

Примером такой единой позиции и эффективного взаимодействия может служить изменение технологии пропуски поездов назначением на станцию Лужская, поступающих на Октябрьскую ма-

На выполнение того же объёма работы локомотивные бригады стали затрачивать в 2016 году на 28,3% меньше времени, чем в 2015-м

нологий работы. При отпуске локомотива с поездом учитываются сроки его технического обслуживания и время движения до станции назначения, чтобы в пути следования не пришлось отцеплять по причине просроченного ТО. Аналогичным образом, учитывается обкатка машинистов, которых вызывают на явку, на соответствующие плечи обслуживания – во избежание смены локомотивной бригады в пути следования или отправления пассажирами после прибытия на стан-

цию назначения. Поэтому движущие локомотивщики должны действовать задом, имея целью максимально эффективное использование тяговых и трудовых ресурсов. Примером такой единой позиции и эффективного взаимодействия может служить изменение технологии пропуски поездов назначением на станцию Лужская, поступающих на Октябрьскую ма-

Для более эффективного взаимодействия работников дирекций управления движением и тяги на линейном уровне на пункте технического обслуживания локомотивов в Бабаево планируется объединить в одном помещении рабочие места дежурного по станции, маневрового диспетчера и дежурного по эксплуатационному депо. «Это позволит сократить время на согласование маневровых передвижений, улучшить качество планирования работы локомотивов и локомотивных бригад и, соответственно, приведёт к снижению непроизводительных потерь, – прокомментировал решение об объединении под одной крышей дежурных разных подразделений заместитель начальника Центрального района ДЦУП Дмитрий Сергеев. – Кроме того, на деповских путях будут установлены видеокамеры для контроля дислокации и передвижения локомотивов».

Ввод в эксплуатацию нового ПТОла сетевого значения на станции Бабаево стал большим событием в уходящем году. После переноса ТО из Волховстрой в Бабаево была изменена технология работы электровозов на направлении Санкт-Петербург – Кошта, и в целом повысилась эффективность их использования.

Галина Морозова

КАДРЫ

Теория поможет практике



Удостоверения выпускникам вручал Владимир Одинцов (в центре)

Итоговый выпуск в филиале Корпоративного университета РЖД в Санкт-Петербурге по программе «Управление эффективностью межфункционального взаимодействия» состоялся в конце минувшего года. Удостоверения о повышении квалификации слушателям вручил заместитель начальника Октябрьской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Владимир Одинцов.

Цель реализации данной программы – формирование культуры межфункционального взаимодействия между руководителями подразделений, входящих в узловые рабочие группы, и повышение эффективности управленческих команд на основе постоянных улучшений через

проектную деятельность и процессный подход.

В результате обучения слушатели приобрели умение оценивать влияние внешней среды и всех заинтересованных сторон на формирование бизнес-процессов в компании, понимание необходимости внедрения процессного подхода при выстраивании потока создания ценности для конечного потребителя, научились моделировать изменения в меняющейся структуре деятельности. В дальнейшей работе им пригодятся полученные знания, в частности, о лучших практиках деятельности УРГ, о преимуществах и недостатках разных видов коммуникации, об инструментах формирования мотивации достижений у работников.

Елена Смирнова

ЭКСПРЕСС-ОПРОС

Планируем будущее

В первые дни нового года мы поговорили с несколькими руководителями о том, чем им особенно запомнился минувший 2016 год. Спросили, конечно же, и о том, чего они ждут от наступившего 2017-го и что решили «взять с собой» из ушедшего года в нынешний.

Анатолий Маляров, главный инженер Новгородской дистанции пути:

– Весь 2016-й у нас прошёл в приятных хлопотах и интересных мероприятиях. Были разработаны значимые функциональные проекты и предложения. Совместно с главным механиком мы оборудовали цех для изготовления малых железобетонных изделий и тротуарной плитки, которая нам нужна, в частности, для облицовки служебных проходов и тупиковых призм. Собственными силами работников дистанции было спроектировано оборудование для мини-трактора с плавающим механизмом, которое позволяет содержать между путями и полосы отвода в эстетическом виде. Теперь нам достаточно два раза за лето пройтись этим трактором по участкам – и всё будет красиво. Экономится деньги, а люди в высвободившееся время могут заниматься другой работой. В этом году будем разрабатывать новые проекты, без этого жизнь не так интересна.

Николай Семенчев, начальник службы охраны труда и промышленной безопасности ОЖД:

– Минувший год запомнится масштабным событием: прове-

дением в ПГУПСе V международной научно-практической конференции «Техносферная и экологическая безопасность на транспорте». В ней приняло участие представители Федеральных надзорных органов и исполнительной власти, аппарата управления и филиалов ОАО «РЖД», железных дорог Казахстана и Белоруссии, вузов, проектно-конструкторских организаций, отечественных и зарубежных компаний. Ключевыми темами были совершенствование системы управления охраной труда, специальная оценка условий труда и обучение персонала. Итогом стали обширные решения по обеспечению безопасности работников. ПГУПС заключил с Харбинским университетом (Китай) соглашение о сотрудничестве. Наступивший 2017-й на полигоне ОЖД объявлен Годом руководителя среднего звена. Будет реализован целый ряд мероприятий по повышению компетентности данной категории руководителей.

Сергей Богданов, заместитель начальника Октябрьской дирекции по ремонту пути по кадровым и социальным вопросам:

– Завершившийся год был для нас очень продуктивным, но самым важным, на мой взгляд, событием стала реконструкция 21 км пути на перегоне Малая Вишера – Бурга. 16 км из них сделала машина АХМ. Переоценить возможности этой машины трудно, она действительно уникальна и является нашим глав-

ным помощником. Работники ПМС-88 сумели очень оперативно выполнить в режиме закрытого перегона огромный объём работы, качество при этом ничуть не пострадало, что доказывают уже прошедшие с того времени месяцы. Хочу порадовать новостью: в наступившем году объёмы работы у нас вырастут, а значит, мы сможем расширить штаты.

Ярослав Калинин, заместитель начальника эксплуатационного вагонного депо Волховстрой по ремонту:

– По предварительной информации, первые у нас выступят, как ремонтное и эксплуатационное депо разделились, коллектив нашего предприятия по итогам 2016 года займёт первое место в рейтинге Октябрьской дирекции инфраструктуры. Ещё пару лет назад нам это казалось недостижимой целью. В том, что произошёл прорыв, велика заслуга нового руководителя, который пришёл к нам в начале 2016-го. Препятствия, которые были компетенцией, но у Евгения Галактионова другие подходы к работе, которые оказались наиболее близки к нашим реалиям. Коллектив принял его адекватно и доказал, что может работать даже в самых непростых условиях. Наши показатели резко улучшились. В планах на этот год – занимать лидирующие позиции не только на уровне ОЖД, но и всей сети. Начинаем 2017-й со ввода на предприятии третьей смены, чтобы увеличить выпуск исправных вагонов.