

БЕЗОПАСНОСТЬ

Нет предела совершенству

На Октябрьской дороге продолжается работа по снижению отказов технических средств и технологических нарушений. По оперативным данным, в январе зафиксировано 393 случая отказов в работе устройств. Это на 157 случаев меньше, чем в аналогичный месяц прошлого года. При установленной руководством ОАО «РЖД» цели 15% структурные подразделения полигона ОЖД обеспечили уменьшение на 27%.

Значительный прорыв в деле повышения надёжности технических средств и снижения количества технологических нарушений был совершён в прошлом году. Установленный ОАО «РЖД» на 2016 год целевой показатель по снижению количества отказов на полигоне ОЖД выполнен: при отраслевом задании 20% сокращение числа случаев составило 33%. В прошлом году было зафиксировано почти на 3 тыс. меньше случаев нарушений в работе устройств, чем в 2015-м. Заместитель начальника службы технической политики Светлана Хекк подчеркнула, что сократилось не только число отказов техсредств, но и время на их устранение.

– Средняя продолжительность отказов 1-й и 2-й категорий, например, снижена в прошлом году на 24% (с 1,7 часа до 1,3 часа), уточнила Светлана Юрьевна. – Соответственно уменьшились и потери поездо-часов по этой причине. Если в 2015-м они составили 33056 часов, то в 2016-м – 20162,8 часа (-39%).

Ещё более убедительная динамика отмечена по количеству технологических нарушений, допущенных работниками структурных подразделений отраслевых дирекций на полигоне ОЖД: снижение составило 53% при заданной компании цели 50%. Количество задержанных по причинам нарушений поездов было уменьшено на 55%, а потери поездо-часов – на 59%.

Значительно снизился и уровень вины в движении сторонних организаций: количество задержанных поездов сократилось по сравнению с предыдущим годом на 61%, общая продолжительность задержек – на 64%.

Руководство службы технической политики объясняет данный факт повышением оперативности и качества разборов случаев отказов технических средств. Существует даже показатель качества расследования, по результатам работы за 2016 год он улучшен на 6,9% к уровню 2015-го и на 3,4% – выше сетевого уровня.

Галина Артемьева

Подтвердили высокий профессионализм

За 12 месяцев 2016 года осматривателями вагонов Октябрьской дирекции инфраструктуры выявлено 3979 дефектов литых деталей боковых рам тележек грузовых вагонов. Это примерно на треть больше, чем в предыдущем году.

Подвальнойюю их часть (3191) составляют литые дефекты, 686 – трещины. Почти все обнаруженные неисправности были расположены в труднодоступной зоне радиуса R-55.

Осмотрщики-ремонтники вагонов полигона Октябрьской дороги предотвратили также опасные происшествия, которые могли случиться в пути следования с поездами из-за изломов надрессорных балок – в течение года было выявлено 117 таких элементов с трещинами и дефектами.

Кроме того, были отцеплены от составов 837 вагонов с дефектными колёсными парами. Коэффициент подтверждаемости неисправностей в отцепленном по подозрению подвижном составе составил 99,6% при целевом показателе не менее 98%. В прошлом году вагонники ОЖД добились также одного из лучших в ОАО «РЖД» соотношения пропусков и выявления дефектов – 0,09 при среднесетевом показателе 0,35.

За выявление дефектов, непосредственно угрожающих безопасности движения, и высокий профессионализм были премированы 1 699 осмотрщиков-ремонтников. Общая сумма выплаченных премий составила около 15 млн рублей.

Галина Андреева

РЕОРГАНИЗАЦИЯ

Новые задачи для механизаторов

Переупрофилирование предприятий должно повысить эффективность работы



ПЧМ Тосно теперь специализируется только на обслуживании и запуске в эксплуатацию выправочных комплексов машин

В начале февраля Октябрьская дирекция путевых машин завершила специализацию механизированных дистанций. Теперь в этой структуре пять предприятий, каждое из которых имеет своё направление работы. Сделано это было для более чёткого планирования и прозрачности деятельности всех дистанций.

– Разграничив обязанности предприятий, мы получили возможность рационально распределить усилия и финансы, направляя их в конкретные русла, – говорит начальник дирекции Роман Химач. – При работе в смешанном режиме у нас возникло немало сложностей. Мы то и дело вставали перед выбором – куда именно направить машины. К примеру, в ПЧМ Тосно была сосредоточена техника различных видов, а ведь к каждому нужен свой подход, учитывающий особенности технологического процесса. Вместе с техникой перераспределили и работников в соответствующие профили предприятия. Каждая бригада закреплена за определённым типом машин. Благодаря тому, что с конца прошлого года тяжёлыми видами ремонта путевых машин занимается Забайкальский филиал АО «КЗ Ремпутьмаш», ОДПМ теперь отвечает лишь за их текущую подготовку и эксплуатацию.

Согласно новым задачам, ПЧМ Тосно специализируется только на подготовке, обслуживании и запуске в эксплуатацию высокопроизводительных выправочных комплексов машин, которые ежегодно активно участвуют в путевых работах.

Образовавшаяся в октябре прошлого года ПЧМ Гатчина перешла в ведение ОДПМ от дирекции по ремонту пути. Её коллектив занимается подготовкой и эксплуатацией щетноочистительных машин и снегоборочной техники.

– Это предприятие было на грани закрытия, людям предстояло попасть под сокращение, но, несмотря на финансовые риски для нашей дирекции, мы инициировали их переход к нам, – рассказывает заместитель начальника ОДПМ Алексей Колесников. – Теперь работникам новой ПЧМ предстоит наряду со всеми остальными пройти процедуру повышения квалификации.

Путевая механизированная дистанция Низозеро – единственное предприятие, которое в виду своей удалённости осталось в рамках прежнего функционала. Её направление – моторно-рельсовый транспорт, снегоборочные машины и всё, что связано со вспомогательной техникой, работающей на путях.

Подразделение по ремонту специального самоходного подвижного состава на станции Предпор-

товая приняло весь моторно-рельсовый транспорт от ПЧМ Тосно. Раньше в его зоне обслуживания был только Санкт-Петербург-Витебский регион, сейчас добавились участки обслуживания в Санкт-Петербургском и Волховстроевском регионах. А в перспективе – также и передача участков Московского региона из ВЧД Тверь, которое станет заниматься только подготовкой вагонов.

– Конечно, наши задачи значительно упростились: не нужно будет распыляться на несколько видов работ. Для наших сотрудников это большой плюс, – считает начальник ПЧМ Тосно Артём Черняков.

В задачи ПЧМ, функционирующих на полигоне Октябрьской магистрали, теперь входит и подготовка к новому формату путевых работ, внедряемому Центральной дирекцией инфраструктуры.

Сегодня в подразделениях ОДПМ работает более 2300 человек, обслуживающих 470 единиц различной техники

После завершения сезонных работ на Октябрьской дороге техника уже не будет стоять в ангарах. Она отправится на другие магистрали, где более благоприятный климат позволяет работать в зимний период.

– Уже почти два года наша дирекция участвует в апробировании полигонных технологий, – комментирует Роман Викторович. – В зависимости от объёмов и сезонов мы используем парк путевой техники на фронтах общего полигона сети. В прошлом году в этом проекте на пяти других магистралях, обслуживаемых Северной, Забайкальской, Восточно-Сибирской, Северо-Кавказской и Московской дирекциями, участвовали более 15 единиц нашей техники.

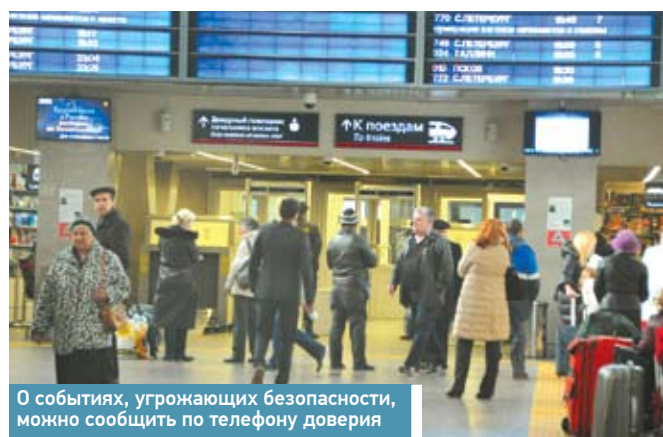
– Благодаря тому, что мы ежегодно получаем новые машины и списываем старые, показатели эффективности нашей работы растут, – замечает заместитель начальника Октябрьской дирекции путевых машин по эксплуатации Валерий Залетин.

– К примеру, 2016 году ОДПМ списала более 70 единиц выработавшей свой ресурс техники, а получила 27 современных универсальных машин. Специализация поможет устранить те сбои в работе, которые иногда случались раньше.

Надежда Плахова

ЗАКОН И ПОРЯДОК

Другая территория – не повод для отказа



О событиях, угрожающих безопасности, можно сообщить по телефону доверия

Далеко не каждый человек знает, что при обращении в органы внутренних дел заявления о противоправных действиях или фактах принимаются в любом подразделении круглосуточно. Надо иметь в виду, что они принимаются к учёту вне зависимости от места и времени происшествия, а также полноты содержащихся сведений.

Сообщение о происшествии может поступить в орган внутренних дел лично от заявителя, по почте, телефону, телеграфу, факсимильным или иным видом связи. Оно ре-

гистрируется в книге учёта дежурной части независимо от территории её обслуживания. Граждане могут обратиться в орган внутренних дел с письменным заявлением о событиях, угрожающих личной и общественной безопасности, в том числе, о несчастных случаях, ДТП, ЧП, катастрофах, массовых беспорядках, стихийных бедствиях и т. д. При личном обращении гражданина в дежурную часть линейного отдела, одновременно с регистрацией сообщения о происшествии оперативный дежурный оформляет и выдаёт заявителю талон-уведомление.

Ещё одно направление учётно-регистрационной дисциплины – организация работы «телефона доверия» ОВД. Он улучшает взаимодействие полиции с населением, создаёт дополнительные условия для своевременного реагирования на предложения и жалобы. Граждане могут сообщить о происшествии по «телефону доверия» Управления на транспорте МВД России по ЦФО: (499) 266-94-05. Важно знать, что там, где нет дежурных частей, сообщения о происшествиях и преступлениях обязаны принять любые сотрудники полиции. Они не вправе отказывать в этом под предлогом обслуживания другой территории и работы в другом подразделении. Информация о принятом решении по заявлению или сообщению направляется заявителю, при этом разъясняется его право на обжалование.

Александр Мальцев, начальник штаба ЛО МВД России на станции Москва-Ленинградская

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Зачем железнодорожнику ходить в музей?



Владимир Мителенко, директор Центрального музея железнодорожного транспорта РФ

Выставка, посвящённая 100-летию окончания строительства Великого Сибирского пути, привлекла немало жителей и гостей Санкт-Петербурга. Уникальные экспонаты из коллекции Центрального музея железнодорожного транспорта РФ вызвали большой интерес у музейного сообщества.

Однако, удивило то, что этому событию не придали должного значения сами железнодорожники, в том числе и руководители предприятий ОЖД. По непонятным причинам они не захотели больше узнавать о строительстве магистрали, которая стала выдающимся событием в истории не только инженерной мысли, но и цивилизации в целом.

И вот что я подумал по этому поводу. Настоящий инженер в былые времена был интеллектуалом в широком смысле этого слова. Это было естественно и органично. И суть этого была даже не в разносторонней подготовке, а в её глубине, в целостности воспитания. Лично для меня культура – это не только образованность, но и глубина мировоззрения и активного интереса к жизни.

Всю свою жизнь я трудился в железнодорожной сфере. Я знал простых путейцев, локомотивщиков, которые были людьми удивительного внутреннего благородства. И наш отраслевой музей мы всегда воспринимали как alma mater, которая требует особого внимания и изучения.

Давайте вспомним, что именно инженеры путей сообщений двести лет назад стояли у истоков создания музея. «Особая зала» для хранения моделей всех важнейших сооружений, существующих в России и других странах, появилась в структуре Института Корпуса инженеров путей сообщений с момента его основания. Первый ректор учебного заведения Августин Бетанкур внимательно относился к формированию музейных коллекций. Ряд моделей был выполнен по его проекту. Есть сведения, что некоторые экспонаты он изготовил собственноручно, поскольку в совершенстве владел столярным, слесарным и токарным мастерством.

Лучшие выпускники института, ярко проявившие свои таланты в организации транспортной системы Российской империи, также находили время для пополнения «Особой залы». В 1841 году выдающийся русский инженер Павел Мельников после поездки в Америку передал в музей модель паровоза системы Норриса и ряд других моделей железнодорожной техники. Автор проекта Веребьинского моста Дмитрий Журавский лично участвовал в подготовке модели для «Особой залы». Убедившись, что деревянный пролёт изготовлен в полном соответствии натуре, дал добро на демонстрацию экспоната публике.

Изучая исторические факты, я особо отметил для себя, что в 1929 году посещение музея студентами первого курса Ленинградского института инженеров транспорта было официально включено в расписание занятий. Для этого выделялось 3 часа учебного времени. В те сложные для страны годы всем была понятна роль музея в общекультурном контексте.

Сегодня прагматичный и креативный мир требует от специалиста инноваций. Согласен, что владение новейшей научно-технической информацией – неотъемлемая черта успешного специалиста. С этим никто не спорит. Но вот исследование, проведённое недавно, показывает явную недостаточную профессиональную подготовку выпускников российских технических вузов. Готовы к самостоятельной работе по специальности 68,1%, владеют практической подготовкой – 45,8%. Такие цифры говорят о разрыве мировоззренческих связей, о потере понимания своего места в историческом процессе.

Работа во всех без исключения сферах железнодорожного транспорта требует сегодня широкого кругозора, определения собственного места в профессии. И вот тут движению, путейцу, связисту никак не обойтись без знания истории отрасли, хотя бы для того, чтобы не изобретать велосипед!

Добавил бы к этим качествам ещё один важнейший аспект, иллюстрирующий известную мысль: плох тот солдат, который не мечтает стать генералом. Разумеется, высшее образование – это пропуск на самые высокие ступени карьерной лестницы. А хорошему руководителю не может быть свойственна «узкая специализация». И музей – одно из тех мест, которое поможет ему стать эмоционально и интеллектуально богаче.

Однажды увидев и почувствовав яркость и красоту изобретательской мысли своего коллеги из прошлого, он уже не будет задаваться вопросом, зачем люди ходят в музей.

ПРОФИЛАКТИКА

С детьми нужно общаться

Сотрудники Псковского филиала музея Октябрьской железной дороги активно ведут воспитательную работу с детьми по профилактике несчастных случаев на объектах магистрали.

Встречи в музее, посвящённые правилам безопасного поведения, были проведены на днях с учащимися средней школы № 2 и Псковского агротехнического колледжа, а также с воспитанниками детского сада № 46. Дети ребят были организованы обзорные экскурсии, которые сопровождались беседами о правилах поведения на железнодорожном транспорте.

– Профилактика случаев детского травматизма на объектах железнодорожной инфраструктуры для нас – одна из основных задач, – отмечает хранитель фондов Псковского филиала музея ОЖД Татьяна Костина.

Ирина Серёгина