

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В СВЯЗИ СО ВЗРЫВОМ В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ, КОТОРЫЙ ПРОИЗОШЁЛ 3 АПРЕЛЯ, НА ОКТАБРЬСКОЙ ДОРОГЕ УСИЛЕНЫ МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ. С РАБОТНИКАМИ ВОКЗАЛОВ, ЛОКОМОТИВНЫХ И ПОЕЗДНЫХ БРИГАД, ОХРАННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОВОДЯТСЯ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ИНСТРУКТАЖИ И ОТРАБОТКА ДЕЙСТВИЙ В СЛУЧАЕ НЕШТАТНЫХ СИТУАЦИЙ.



Максим Рыбович, главный ревизор по безопасности движения поездов Октябрьской железной дороги

– Максим Алексеевич, как бы Вы оценили уровень обеспечения безопасности движения поездов на Октябрьской дороге в настоящее время? И какие для этого существуют критерии?

– Первый квартал 2017 года мы отработали без тяжёлых происшествий. Выполнена также цель по снижению количества событий. Если оценивать положение дел по такому показателю, как коэффициент безопасности движения (это расчётный показатель – количество событий на 100 тыс. тонно-километров), то у нас всё в порядке: КБД постоянно улучшается. В 2016 году он составил всего 0,803 при установленном задании 1,354. Но в прошлом году на дороге были допущены такие тяжёлые случаи нарушения безопасности, как сход снегоочистителя на станции Ручьи-Карельские, разлив нефтепродуктов по вине машиниста локомотивного депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский, столкновение маневрового локомотива с вагонами на станции Дача Долгорукова. Поэтому я, как главный ревизор, не могу оценивать состояние безопасности как хорошее. По факту допущенных происшествий – только как удовлетворительное.

– Вы давно работаете на железной дороге. Если проанализировать состояние безопасности движения за последние 10–15 лет (на ОЖД и сети), какие изменения Вы отметили бы?

– Однозначно можно сказать, что уровень безопасности сейчас выше. За последние 10 лет внедрены различные средства диагностики состояния объектов инфраструктуры, позволяющие выявлять их предотказное состояние, устройства обеспечения безопасности движения на локомотивах. Техника пришла на помощь ревизорам.

– В связи с этим изменились ли как-то функции ревизорского аппарата?

– Ревизорский аппарат сейчас выполняет только контролирующую функцию. Во время проверок, комиссионных осмотров конечно, мы выявляем недостатки в содержании технических средств, закрываем для движения, если это требуется, пути и стрелочные переводы. Но основной упор делается на соблюдении работниками инструкций. Если инструкция грамотно составлена, и она выполняется, обеспечение безопасности движения можно гарантировать.

– Откуда же тогда появляются многостраничные акты замечаний, предписаний?

– Вы, наверное, имеете в виду осенние и весенние комиссионные осмотры. Но в процессе их проведения проверяется абсолютно всё: и порядок на территории, и состояние зданий и сооружений, готовность хозяйств к зиме и подготовка к летним пассажирским перевозкам. Не все выявленные недостатки непосредственно влияют на безопасность движения, так что по их количеству нельзя судить о положении дел с безопасностью движения.

– Если сравнить положение дел в разных хозяйствах, какое из них вызывает у Вас тревогу в плане надёжности? Где выявляется самое большое количество отступлений от норм содержания?

– Самое большое количество отступлений приходится на хозяйство пути. Но это не значит, что оно самое запущенное. Просто хозяйство пути – самое объёмное по количеству объектов, по протяжённости, по трудоёмкости. Обеспечивать текущее содержание пути, который испытывает на-



Самое большое количество отступлений от норм содержания – в хозяйстве пути. Потому что оно самое сложное и объёмное

грузку от проходящих поездов (в том числе высокоскоростных, повышенной массы и длины), лежат на земле под открытым небом и подвержен природным воздействиям – не то же самое, что содержать линии связи, скажем. При этом риски, связанные с несоответствием норм содержания стрелочного перевода, могут быть гораздо меньше, чем ненадлежащий ремонт локомотива. Потому что мы можем просто ограничить скорость движения по такой стрелке, но движение не остановится. А если локомотив выйдет из строя под поездом, дорога понесёт и экономические, и имиджевые потери. Чтобы сравнивать и оценивать различные хозяйства, нужно соотносить риски, связанные с нарушениями норм безопасности.

качество. При этом акцент будет ставиться на предупреждение рисков возникновения нарушений, повышение ответственности работников структурных подразделений. Достаточно действенным стимулом здесь выступает сертификация. По итогам работы за 2015 и 2016 годы сертифицировано 17 структурных подразделений полигона дороги. И должен сказать, что действительно в этих подразделениях самое низкое количество отказов технических средств. Результат есть. Кстати, получившие сертификат соответствия освобождаются от ревизорских проверок дорожного уровня. Это тоже должно мотивировать. В нынешнем году заявки на сертификацию подали ещё 32 структурных подразделения.

Кoeffициент безопасности движения на ОЖД составил в прошлом году 0,803 при установленном задании 1,354

– Максим Алексеевич, железнодорожники всех подразделений, особенно, конечно, линейных жалуются на количество ревизорских проверок, осмотров. Ведь это действительно вносит нервность, отвлекает от выполнения прямых обязанностей. Вы видите в этом проблему?

– Да, такая проблема есть. Проверки проводят и территориальные органы управления, и дорожные, и отраслевые. Вертикально-интегрированные дирекции также проводят аудиты. Согласно, что ревизорская проверка – не очень приятная процедура и для руководителей, и для работников. Поэтому я нацеливаю своих подчинённых на то, чтобы они не только выявляли несоответствия и давали указания, а ещё и подсказывали, как правильно их устранить и что для этого надо сделать. Есть поручение президента компании сократить количество всевозможных проверок на 10%. В связи с этим перед ревизорским аппаратом поставлена задача – при сокращении количества контрольно-ревизионных мероприятий повысить их

– Какие ещё пути повышения безопасности движения поездов Вы видите?

– Мы в ревизорском аппарате выработали новую концепцию разработки мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности движения, которая обсуждалась и была одобрена на техническом совете. Если существует какая-то проблема, нужно целенаправленно работать над её решением. Не просто запланировать замену такого-то количества стрелочных переводов, отремонтировать столько-то километров пути, а находить проблему, устанавливая причины и работать над их устранением до полной, так сказать, победы. Чтобы потом уже к ней не возвращаться. Если не следить за износом стрелочных переводов, то в конце концов «плохое» колесо найдёт «плохой» остряк и произойдёт сход. Поэтому наша задача – добиться, чтобы сами работники структурных подразделений постоянно контролировали состояние и следили за характеристиками оборудо-

вания и объектов инфраструктуры. Важнейшим направлением остаётся развитие культуры безопасности. Человек должен осознавать, что правильные действия – единственно возможные для обеспечения своего участка работы. Наше поколение воспитывалось в жёстких рамках, мы чётко выполняли инструкции. Сейчас более демократичные подходы к воспитанию, к подготовке кадров. Поэтому в компании принято направление на воспитание у работников внутренней потребности в культуре безопасности.

– Через два месяца ревизорский аппарат отметит 80-летие. Как вы готовитесь к этой дате? Назовите ваших лучших работников.

– В условиях роста объёма перевозок, увеличения скорости движения железные дороги постоянно совершенствуют систему профилактической работы, направленной на обеспечение безопасности движения. Ревизорский аппарат – одно из основных организующих звеньев этой системы. Я бы отметил труд каждого из 100 наших сотрудников, которые ежедневно работают на предупреждение транспортных происшествий, минимизацию рисков нарушений безопасности, блокирование аварийных процессов. Они ведут систематический анализ состояния безопасности и выработывают предложения по улучшению. С 1991 года более 260 работников аппарата были отмечены наградами Минтранса, МПС, ОАО «РЖД», железной дороги. Это можно считать оценкой нашей коллективной работы.

В рамках подготовки к празднованию 80-летия реализуются такие мероприятия, как показательные комиссионные осмотры и Дни безопасности, профилактические акции на железнодорожных переездах. Проводятся отборочные туры викторины на знание ПТЭ, запланированы встречи ветеранов ревизорского дела с юными железнодорожниками. Кроме того, 15–16 мая на полигоне дороги будет работать передвижной выставочно-лекционный комплекс ОАО «РЖД», посвящённый 80-летию ревизорского аппарата.

Беседовала Галина Морозова

ОСМОТР

Весна пришла с комиссией

В ПОНЕДЕЛЬНИК, 3 АПРЕЛЯ, НА ОКТАБРЬСКОЙ ДОРОГЕ СТАРОВАЛ ВЕСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ, КОТОРЫЙ ТРАДИЦИОННО ПРОВОДИТСЯ В ЭТО ВРЕМЯ ГОДА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОЙ РАБОТЫ ХОЗЯЙСТВА В ПЕРИОД ВЫХОДА ИЗ ЗИМЫ.

В состав комиссии под председательством начальника дороги Владимира Голоскокова входят руководители всех служб, региональных дирекций и филиалов дочерних обществ ОАО «РЖД», расположенных в границах ОЖД. Генеральная проверка началась с Московского региона, на всём полигоне которого уже сошёл снег, а на юге Тверской области дневные температуры накануне осмотра достигли +16. Согласно графику, с 11 по 14 апреля комиссия начальника дороги будет работать в Волховстроевском регионе, далее – в Санкт-Петербург-Витебском. В ходе осмотра будет проверена также степень готовности к летним пассажирским перевозкам. Закончится весенний комиссионный осмотр 25 мая на севере магистрали.

Галина Андреева

ПРОФИЛАКТИКА

Переходя пути, забудь про телефон!

В ПЕРИОД ВЕСЕННИХ ШКОЛЬНЫХ КАНИКУЛ работники Мурманского дистанции пути и дистанции электроснабжения провели семинар по предупреждению непроизводственного травматизма в местном индустриальном колледже.

Специалисты дистанции электроснабжения рассказали об опасности воздействия электрического тока на организм человека. В акции также участвовали представители ГИБДД и линейного отдела МВД, которые проинформировали студентов об административных наказаниях за нарушения правил на объектах транспорта. Сотрудники правоохранительных органов подчеркнули опасность использования мобильных телефонов и наушников при нахождении на объектах железнодорожной инфраструктуры, чем часто грешат молодые люди.

В Мурманском регионе ОЖД постоянно проводится профилактическая работа по предупреждению ДТП на переездах и травмирования граждан.

Анна Артемьева

ПРОФЕССИОНАЛ

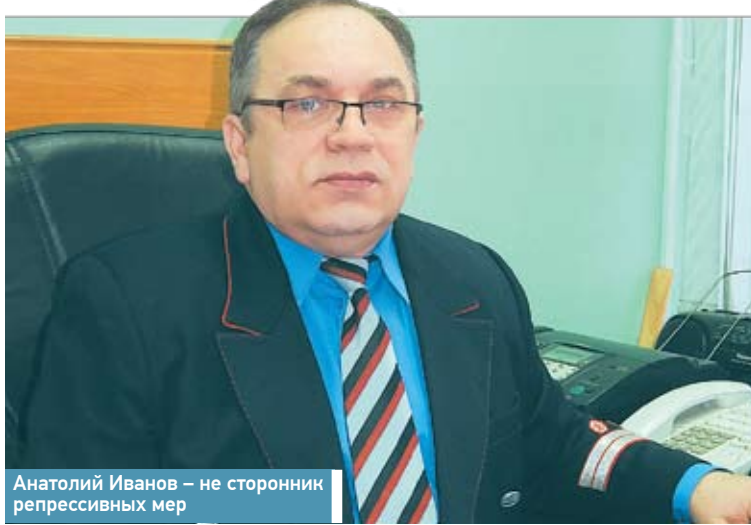
Ревизор с северным стержнем

БОЛЬШЕ 1 000 КИЛОМЕТРОВ РАЗВЕРНУТАЯ ДЛИНА ПУТЕЙ МУРМАНСКОГО РЕГИОНА. И КАЖДОМУ УЧАСТКУ, КАЖДОМУ ПЕРЕГОНУ РЕВИЗОР ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АНАТОЛИЙ ИВАНОВ МОЖЕТ ДАТЬ ХАРАКТЕРИСТИКУ. Все уязвимые места земельного полотна на подведомственной территории он держит в голове. Особенно сейчас, в преддверии весеннего паводка.

Хотя до весны в Мурманске ещё очень далеко. На прошлой неделе город и весь Кольский полуостров накрыл такой снегопад, что улицы расчищали несколько дней. А на железной дороге очистка путей и стрелок велась в круглосуточном режиме.

– Зима выдалась на редкость снежная, в некоторых местах до сих пор сугробы в человеческий рост, – говорит Анатолий Владимирович. – На участке Заполярная – Никель нынче постоянно работал фрезерно-ротаторный снегоочиститель. Но наши путейцы и в таких экстремальных условиях не допускают сбоев в перевозочном процессе.

Он сам когда-то боролся с заносами путей и стрелок с помощью метлы и лопаты, так что знает, почём фунт лиха в полевом хозяйстве. Начинал почти 30 лет тому назад монтером в Кандалакшской дистанции. Пришёл на железку сразу после армии. «В то время работа на железной дороге была очень престижной, хорошо оплачиваемой и уважаемой», – вспоминает Иванов. – Ну и сегодня, несмотря на падение объёмов перевозок, всё же, у нас больше стабильности, чем в других местах. Транспорт – базовая отрасль экономики!» А базовая отрасль опирается на путь. В полевом хозяйстве Анатолий Владимирович прошёл все уровни управления, прежде чем стал ревизором по безопасности. И хотя сейчас содержат и ремонтируют путь другие, он чувствует личную ответственность за это непростое хозяйство в Мурманском регионе. На севере Октябрьской ещё кое-где рельсы лежат на деревянных шпалах, и таких участков в общей сложности – около 200 километров. «Но в целом состояние полотна сейчас гораздо лучше, чем



Анатолий Иванов – не сторонник репрессивных мер

30 лет назад, – с удовлетворением констатирует Иванов. – Технология идёт вперёд, ремонт с помощью современных машинных комплексов – это другой уровень качества и надёжности. А рельсовая плеть 800 метров длиной, согласитесь, совсем не то, что 12,5 метров». Кроме ревизорской приращности есть у него и чувство профессиональной солидарности с теми, кто изо дня в день устраняет всякого рода не-

исправности, перекосы в плане и профиле, уширения колеи и прочие отступления от норм текущего содержания.

– Я не сторонник репрессивных методов, – признаётся ревизор. – Нетрудно обнаружить несоответствие и наказать того, кто его допустил. Самое сложное – выявить причину, а не виновного, докопаться до истины. А вот если мы сможем ответить на вопрос, почему возникла неисправность,

тогда найдём и способ, как это предотвратить.

Лучше всего решать проблему вместе. Поэтому Иванов устраивает на линии не разносы, а мозговые штурмы. Думают и предлагают решения все: и бригады, и дорожные мастера, и руководители дистанций. Ревизор по безопасности движения даёт свои советы и рекомендации. Так и рождается плод коллективной мысли. Результат этого нового подхода замечен. Сегодня в дистанциях не стараются скрыть свои проблемы, как это бывало раньше, подчёркивает Анатолий Владимирович. Молодым руководителям зачастую требуется помощь и подсказка опытного человека. Вот он и помогает, и наставляет, и воспитывает. Те, кого он вчера учил, сегодня возглавляют дистанции пути в других регионах дороги. Есть чем гордиться Иванову!

Заместитель главного ревизора по безопасности движения по Мурманскому региону Владимир Николаев называет его настоящим спецом: «Анатолий Владимирович обладает богатым опытом и знаниями. Это

человек с северным стержнем: выдержанный, уравновешенный, с хорошим чувством юмора». Иванов принадлежит к разряду оптимистов. «Нам нельзя быть усталыми и унылыми, – говорит он. – Мы должны положительно влиять на людей, воспитывать, настраивать на работу». И, кстати, ему нравится, что работники на линии, с которыми много приходится общаться, регулирует на ревизоров совсем не так, как лет 10–15 назад. Современные молодые люди – более раскрепощённые, легко идут на контакт, задают вопросы, если что-то непонятно. Ему вообще почти всё нравится в своей работе. Да, есть издержки, как и в любой другой профессии. Неприятно, когда ревизорская комиссия дорожного или отраслевого уровня выявляет недостатки в полевом хозяйстве. Не все же придерживаются такого стиля в работе, как Иванов. Ну и когда пятнадцать дней в месяц проводить в разъездах, порой захочется оседлой жизни. Но променять свою работу на какую-то другую он ни за что не согласится.

Галина Артемьева