

ЗАДАЙТЕ ВОПРОС

Детский отдых на марше

18 АПРЕЛЯ В 11 ЧАСОВ СОСТОИТСЯ ВЕБИНАР, посвященный организации детской летней оздоровительной кампании 2017 года с участием начальника дирекции социальной сферы Мечислава Жигало и заместителя председателя Дорпрофзела Татьяны Шебаловой.

Трансляция вебинара будет доступна при нажатии на баннер «Онлайн-конференция» на странице «Новости» корпоративного сайта Октябрьской железной дороги. Задать вопрос о предстоящем детском отдыхе можно, заранее, направив сообщение в дирекцию социальной сферы на электронный адрес – Филиппченко Анна Николаевна (DSS_PilipchenkoAN@otw.rzd) с темой «Вопрос для вебинара».

Можно это сделать и на странице «Новости» на корпоративном сайте ОЖД в нижнем правом углу, а также во время проведения вебинара, вписав вопрос в соответствующую строчку, расположенную под баннером «Онлайн-конференция».

Елена Смирнова

СКОРОСТЬ

На пять минут быстрее

С 1 июня «Сапсаны», курсирующие между Москвой и Санкт-Петербургом, сократят время нахождения в пути на 5 минут.

С начала лета частично изменится расписание движения высокоскоростных поездов, при этом сокращение времени хода будет зависеть от их составности и количества остановок. Минимальное время в пути следования составит 3 ч. 35 мин.

Ирина Маркелова

УСЛУГИ

Для футбольных болельщиков

Благодаря тому, что сайт АНО «Транспортная дирекция - 2018» интегрировался с системой продажи железнодорожных билетов АСУ «Экспресс», собирающиеся на матч Кубка конфедераций футбольные болельщики смогут резервировать на нём бесплатные билеты на дополнительные поезда.

Матчи Кубка конфедераций пройдут в четырех городах страны – Москве, Санкт-Петербурге, Казани и Сочи – с 17 июня по 2 июля. На эти дни ФПК специально назначила 262 дополнительных поезда, которые смогут перевести по бесплатным билетам более 160 тыс. болельщиков.

Финансирование этих льготных перевозок предусмотрено за счёт федерального бюджета, на эти цели уже выделено 700 млн рублей. На полигоне ОЖД в работе с болельщиками игр Кубка конфедераций задействованы столичные Ленинградский вокзал и все пять крупных петербургских.

Ирина Михеева

Станции обзавелись велосипедами



Велопарковки появились на двух станциях Санкт-Петербургского узла

В конце прошлой недели Октябрьская дирекция пассажирских обустройств ввела на двух пригородных станциях – Царское Село и Зеленогорск – новую услугу: прокат велосипедов.

Именно эти станции были выбраны для опробования востребованности услуги, так как являются традиционными местами отдыха петербуржцев, – говорит автор идеи, заместитель начальника ОДПО по развитию Денис Трикашый. – В перспективе мы планируем ввести её также на станциях Луга, Новый Петергоф и Ораниенбаум. Ведь велопрогулки становятся в нашем регионе всё более и более популярными.

Велосипед напрокат у ОДПО можно взять хоть на час, хоть на сутки.

Ирина Серёгина

РАЗВИТИЕ

Задание для поставщиков

Для комплексной оценки инфраструктуры необходимы единые формы и программное обеспечение

На Октябрьской дороге состоялся технико-технологический совет на тему «Снижение эксплуатационных расходов за счёт выявления предостережений состояний объектов инфраструктуры на основе комплексных данных средств диагностики». В его работе приняли участие руководители и специалисты ОЖД, Октябрьской дирекции инфраструктуры, ФГУП «НИИ Мостов и Дефектоскопии Федерального агентства железнодорожного транспорта», Петербургского государственного университета путей сообщения, производители средств диагностики из Москвы, Санкт-Петербурга и Самары.

В центре обсуждения были вопросы систематизации устройств инфраструктуры (верхнее строение пути, искусственные сооружения, земляное полотно, полоса отвода) как объектов контроля, текущее состояние инфраструктурного комплекса и его диагностики.

Октябрьская – старейшая железная дорога и одна из самых сложных по техническому устройству на сети РЖД. На полигоне магистрали действуют 256 железнодорожных мостов и путепроводов, из них 94 длиной более 100 метров и 6 – с разводными судоходными пролётами. Следует отметить, что подавляющая часть мостовых сооружений имеет весьма почтенный возраст. Так, 135 из них (53% от общего количества) построены в период 1861–1931 годов, причём, 40% от этого числа – до 1910-го. Что касается диагностики состояния искусственных сооружений, то до настоящего времени их контроль специалистами производится по большей части визуально. На обсуждение одного из круглых столов, которые были организованы в рамках ТТС, была вынесена тема диагностики ИССО. Представитель ЗАО НТЦ «Мониторинг мостов» рассказал о современных методах инструментального обследования искусственных сооружений, которые могут взять на вооружение в путевом хозяйстве ОЖД.

Кроме того, на дороге имеется 166 неустойчивых места земляного полотна общей протяжённостью более 51,5 км (сплывы, осадки, водоразмывы, обвалы). На 31-м участке общей протяжённостью 28 км поезда двигаются со скоростями ниже установленных из-за качества состояния земляного полотна. Все эти перечисленные особенности требуют особого подхода к диагностированию текущего состояния пути.

– На полигоне дороги применяются различные средства диагностики, включая видеомониторинг, – говорит начальник Октябрьского центра диагностики и мониторинга инфраструктуры Михаил Черный. – Однако разнородность получаемых данных и отсутствие единой привязки не позволяет их сопоставить, выявить «узкие» места в содержании пути, устройств СЦБ, электрификации и электрооборудования. Отсутствие комплексной оценки не позволяет рационально распределять средства на текущее содержание и ремонт устройств в соответствии с их техническим состоянием. Поэтому мы решили провести совет с привлечением ведущих производителей средств диагностики.

Михаил Николаевич сослался на зарубежный опыт: на европейских железных дорогах внедрены различные автоматизированные информационно-аналитические системы техобслуживания объектов (IRISys, PATER и др.). Специалисты имеют возможность накапливать и анализировать результаты диагно-



Текущее содержание пути требует точной диагностики

рования и, исходя из этого, формировать планы мероприятий по содержанию инфраструктуры. Разработка и внедрение информационно-аналитической системы диагностики – задача актуальная и для России. Исполняющий обязанности начальника Октябрьской дирекции инфраструктуры Сергей Осташко обратил внимание отечественных производителей на необходимость унификации конструктивных решений и программного обеспечения с привязкой к единой координатной системе. Нуждается в унификации также методология обработки из-

мерительной информации и выходных форм.

комбинаторного анализа «Эксперт», которая проводит мониторинг и анализ динамики изменения параметров устройств инфраструктуры в зависимости от работ, выполняемых на линии.

В ДИЦДМ уже применяется разработанная Инфотранс технология определения положения рельсовых плетей в плане и состоянии их скреплений по информации, которую дают вагоны-путеизмерители КВЛ-П и диагностические комплексы Интеграл, лаборатория СПЛ ЧС-200. Преимущество данной технологии состоит в том, что не требуется оснащения путе-

лей непосредственно на борту электропоезда «Сапсан».

По результатам работы круглых столов сформулированы направления развития систем диагностики Октябрьской дирекции инфраструктуры и повышение их эффективности. Главная задача, которую предстоит решить – формирование комплексной оценки состояния инфраструктуры на основе анализа результатов работы диагностических средств. Для этого необходимо обеспечить получение комплексной информации на основе единой привязки средств диагностики и единых выходных форм, а также возможности обработки данных в единой программной среде. Производителям, по существу, дано задание добиться сформулированного «триединства». Хотя железнодорожные эксперты без особого оптимизма оценивают шансы на его достижение. Фирмы-производители диагностических средств действуют разрозненно и никак не заинтересованы объединять усилия хотя бы в разработке программного обеспечения.

Важной задачей считают в ОДИ автоматизацию процесса расшифровки диагностической информации при улучшении качества её записи. Это даст возможность минимизировать влияние человеческого фактора. Признано также необходимым добиваться повышения скоростей следования диагностических вагонов, что позволит сократить эксплуатационные расходы за счёт уменьшения количества требуемых ниток графиков. Рассмотреть периодичности контроля съёмных и мобильных средств диагностики, увеличение интервалов между проверками с учётом мирового опыта – ещё один способ снижения затрат.

Галина Морозова

Подавляющая часть мостовых сооружений на полигоне ОЖД построена в период 1861–1931 годов, из них 40% – до 1910

мерительной информации и выходных форм.

На основании анализа имеющихся данных в едином формате и едином координатном пространстве возможно получение качественно других данных по состоянию земляного полотна.

Выступившие на ТТС руководители компаний-производителей представили свои разработки. В частности, заместитель генерального директора ОАО «Радиоавионика» Анатолий Марков сообщил о возможности повышения эффективности использования магнетодинамического метода контроля смещёнными вагонами-дефектоскопами, и изменения технологии контроля сварных стыков рельсов. Начальник отдела АО НПСЦ Инфотранс Дмитрий Ефремов рассказал о систе-

измерителей дополнительными системами диагностики. Не нужен и длительный период накопления информации, так как в базах данных центров диагностики и мониторинга уже имеется вся необходимая информация за несколько лет. На ТТС был представлен анализ применения высокоскоростного диагностического вагона «СПРИНТЕР» производства группы компаний «ТВЕМА», позволяющий производить неразрушающий контроль, оценку геометрических параметров рельсов и видеофиксацию на скоростях свыше 100 км/ч. Были рассмотрены также перспективы повышения уровня диагностики состояния пути при реализации проекта «ИНФОТРАНС-ВЕЛАРО Rus» – с размещением подсистем контроля геометрических параметров рельсовой ко-

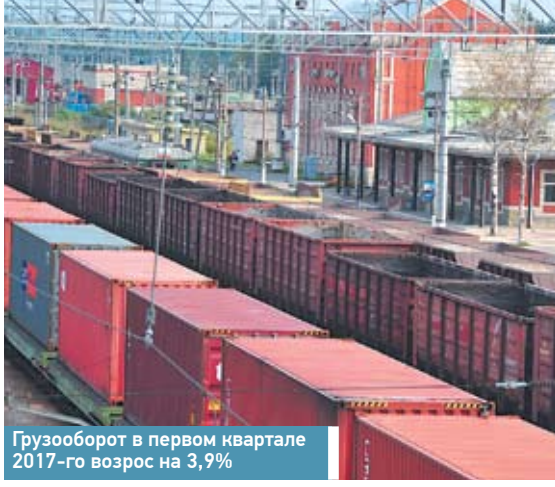
ИТОГИ

В первом потеряли, в остальных – приобрели

В первом квартале коллектив Октябрьской дороги обеспечил выполнение всех заданных показателей эксплуатационной работы.

Погрузка превысила плановую на 0,2%, но относительно соответствующего периода предыдущего года сохраняется разрыв 0,9%. В марте железнодорожники «подвели» грузоотправители. Неплановые ремонты на ряде предприятий Северо-Западного региона (Ковдорский ГОК, ООО «Гранит» и «Щебзавод ОАО «ПНК») внесли свои коррективы. Значительное снижение погрузки произошло из-за роста цен. Резко подскочившая цена на светлые нефтепродукты стала причиной недогруза 45 тыс. тонн грузов данной номенклатурной группы грузов. Увеличение стоимости себя вызвало отказ от его закупок в размере 20,4 тыс. тонн. Ещё 150 тыс. тонн не было отправлено получателям из-за неплановых. В целом по грузам 1-го класса потери к уровню прошлого года составили 8,2%. Вместе с тем объём отправления высокоходных грузов 2-го класса возросли на 6,7%, 3-го – на 29,2%.

Грузооборот на полигоне ОЖД в марте превысил показатель аналогичного месяца прошлого года на 2,6%, а по итогам квартала тонно-километровая работа выросла на 3,9%. Размеры приёма и передачи вагонов увеличились почти по всем междорожным стыкам, а также в сообщении с Белоруссией и Финляндией. Среднесуточная выгрузка в марте составила 8 441 вагон при плане 8 415. Прирост к аналогичному месяцу 2016 года составил 5,3%, по итогам первого квартала объёмы выгрузки увеличились на 7,4%. Производительность труда работников полигона, занятых на перевозках, в марте составила 359 тыс. т.км, что выше не только соответствующего месяца прошлого года (на 7,2%), но и запланированного показателя (на 1,7%).



Грузооборот в первом квартале 2017-го возрос на 3,9%

На Октябрьской дороге отмечается значительное улучшение качества эксплуатационной работы. Производительность локомотива в марте составила 1 818 тыс. т.км, на 18 т.км выше плана и на 0,7% – прошлогоднего показателя. Участковая скорость движения грузовых поездов в истекшие три месяца была на уровне 38,3 км/ч. в среднем в сутки. Относительно первого квартала 2016-го показатель скорости улучшен на 2,8%. Задание по среднему весу поезда перевыполнено на 0,5%.

Среди достижений – повышение уровня выполнения графика движения. По расписанию в первом квартале проследовало 98,91% пассажирских поездов, что на 0,91% выше установленного показателя. График движения «Сапсанов» улучшен на 0,31% по станциям посадки и высадки, и на 1,19% – по прибытию в конечный пункт.

Галина Андреева

ПРОФИЛАКТИКА

Безопасные каникулы на вокзале

Урок безопасности прошёл на железнодорожном вокзале в Петрозаводске.

В конце марта на всём полигоне Октябрьской железной дороги, от Москвы до Мурманска, в целях профилактики детского травматизма провели акцию «Безопасные каникулы». Активное участие в акции приняли карельские железнодорожники – руководители и специалисты структурных подразделений.

Коллектив железнодорожного вокзала в Петрозаводске принимал у себя учащихся 5-го класса одной из городских школ. Вместе с представителями Петрозаводского линейного отдела МВД России на транспорте они провели для ребят экскурсию, рассказали, чем опасны игры, шалости и беспечность вблизи железной дороги. Дети познакомились с работой билетных кассиров, побывали в дикторской, у дежурного по вокзалу, в камерах хранения.

На перроне работники вокзала и полицейские напомнили детям основные правила безопасности на объектах транспорта, рассказали, почему нельзя переходить железную дорогу в неустановленных местах и особен-

но в наушниках, о возможных трагических последствиях зацепки и селфи.

Встречаясь с детьми и их родителями, железнодорожники напоминают им о том, как опасно сидеть на рельсах, ведь электропоезда имеют высокую скорость и практически бесшумны. Объясняют, почему нельзя ходить по железнодорожным путям, особенно внутри колеи: проходящий мимо поезд заглушает шум того, который идёт сзади. Рассказывают, почему нельзя подниматься на крыши вагонов, конструкции железнодорожных мостов, путепроводов – контактная сеть находится под напряжением 27,5 кВ. Даже приближаться к контактному проводу ближе, чем на два метра, опасно, не говоря уже о том, чтобы пытаться срезать его либо трогать элементы подвески.

Все должны знать, что с начала этого года в транспортных происшествиях на железнодорожных объектах Карелии пострадали четыре человека, двое из которых погибли. Основная причина несчастных случаев – пренебрежение правилами безопасности.

Елена Санина