

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Модернизация служит
подъёму экономики



Николай СЕМИН,
начальник службы
технической политики
Октябрьской железной дороги

– На Октябрьской дороге более десяти лет реализуется инвестиционная программа «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», направленная на снижение трудо-, материало- и энергоёмкости производственных процессов. В прошлом году за счёт эксплуатации внедрённых современных технических разработок достигнут экономический эффект более 65 млн руб.

В 2017 году на реализацию ресурсосберегающих мероприятий выделено 95,636 млн руб. Планируется проведение семи мероприятий с годовым эффектом 26,367 млн руб. Одно из самых значимых внедрений – система «Автоматизированный электротяги с регистратором параметров движения и системой информирования машиниста». Она предназначена для автоматизированного управления грузовыми электровозами, обеспечивает контроль времени хода, задаваемого графиком, выбор рационального режима ведения поезда, а также выдачу локомотивной бригаде предупреждающей звуковой и визуальной информации. Планируется оборудовать такими системами 20 электровозов. Подобные устройства, установленные ранее на локомотивах ОДТ, позволили снизить расход топливно-энергетических ресурсов и сэкономить в 2016 году более 21 млн руб.

В этом году впервые на полигоне дороги будут введены 7 стационарных релсосмазывателей с насосной станцией РСТ 010 для прикрытия горловин станций. При прохождении тяжёлых составов по кривым участкам пути и стрелочным переводам происходит особенно интенсивный износ рельсов и колёс подвижного состава. РСТ 010 обеспечивает дозированную подачу смазки в зону контакта колесо-рельс и снижает силы трения. В отличие от своих аналогов система РСТ 010 смазывает сразу две рельсовые нити, проста в обслуживании, быстро заправляется (за 5-7 мин.), не требует внешнего питания. Работает в большом температурном диапазоне: от -40°С до +50°С.

Кроме того, в ОДИ поступят две единицы специального самоходного подвижного состава – релсосмазывателя, которые заменят локомотивы. Это позволяет снизить затраты на содержание объектов инфраструктуры и расход топливно-энергетических ресурсов. В 2016 году экономический эффект от использования 103 стационарных путевых релсосмазывателей и 3 вагонорелсосмазывателей превысил 27 млн руб. Всего с 2009 года на полигоне дороги установлены 426 стационарных путевых релсосмазывателя.

В подразделениях ОДИ в этом году появится наклонно-поворотное устройство с комплектом навесного оборудования для экскаватора-погрузчика KGT-4RS. Планируется приобретение 4 единиц на сумму 20,8 млн руб. Это дополнительное оборудование позволяет проводить работы с наклоном до 40°, монтируется на любые модели стрелового оборудования с гидравлическим приводом.

В Санкт-Петербургскую ДМТО поступит передвижной электропарогенератор «Паргарант-32М», который обеспечит слив топлива при низких температурах (до -35°С). Применяется для обогрева сливных кранов и автоцистерн, пропарки сосудов и ёмкостей для дезинфекции и очистки. На топливном складе Петрозаводск для этих целей планируется установка электропарогенератора производительностью от 100 до 1000 кг пара/час.

Для сокращения расходов на отопление и минимизации хищения дотоплива осуществляется перевод котельных на более экономичные виды энергоносителей. В 2017 году планируется монтаж системы теплоснабжения на газе на станции Рыбачье, модернизация дизельной котельной пансионата Маево. До 2020 года на альтернативные источники топлива должны быть переведены 20 дизельных котельных.

Когда интересно – тогда и качественно!

Коллектив Вышневолоцкой дистанции пути признан победителем отраслевого соревнования за I квартал года

На предприятии жизнь сегодня насыщена многими интересными событиями и проектами. В частности, с начала этого года коллектив принимает участие в пилотном проекте «Учёт средств индивидуальной защиты по системе «Охрана труда – Единая корпоративная автоматизированная система управления трудовыми ресурсами (ЕКАСУТР)».

О первых результатах внедрения проекта и о других производственных успехах предприятия мы поговорили с руководителями ПЧ-4.

Главный инженер предприятия Артём Джургубаев рассказал, что со вступлением в пилотный проект изменился подход к процессу заказа спецодежды. Новая система исключает возможность ошибки. Заявка на спецодежду и средства защиты формируется теперь автоматически с использованием программного комплекса. Разработчики расширяют возможности использования ЕКАСУТР, добавляя в неё новые полезные функции.

– Конечно, мы сталкиваемся и с определёнными трудностями технического характера, даём обратную связь, чтобы довести систему до ума, хотя в целом программа действительно очень нужная, – поясняет инженер по охране труда ПЧ-4 Наталья Миронова. – Когда всё будет отлажено она значительно облегчит труд.

На предприятии активно развивают и собственную проектную деятельность. За прошлый год вышневолоцкие путейцы разработали и внедрили два функциональных проекта и больше 30 рационализаторских предложений. За первые три месяца текущего года уже разработано восемь рацпредложений.

– В этом году мы сами себе подняли планку, вызвавшись разработать и внедрить три функциональных проекта и один межфункциональный. Хотя запланирован нам всего один, – говорит Артём Андреевич. – Мы низко пока не боимся того, что инициатива наказуема. Если есть идеи и возможности для их воплощения, почему мы должны ждать ещё целый год?

Благодаря новаторским решениям, умению быстро перестроить процесс работы Вышневолоцкая дистанция пути в первом квартале этого года заняла первое место в соревновании филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД». Сделав правильные выводы и учитывая все те недоработки, которые коллективом были допущены в прошлом году, сообща разработали системные меры.

– В частности, у нас имелись проблемы с отказами технических средств. За первые три месяца 2016-го по нашей вине было допущено два отказа, из-за которых задержаны пять пассажирских и три пригородных поезда. В первом квартале этого года мы не допустили ни одного отказа и ни одной задержки, – сообщает заместитель начальника по текущему содержанию пути ПЧ-4 Владимир Амелин. – Хотя никакого ремонта мы не проводили и нового оборудования к нам не поступало, мы справились. Помогли меры



Бригада, которой руководит Виталий Игнатьев (второй справа), обеспечивает высокое качество содержания пути на своём участке обслуживания

организационно-технического характера. Изменили в целом подход к обслуживанию. Система работы с предотказными состояниями была полностью пересмотрена. Теперь мы стараемся на ранних стадиях выявлять, прогнозировать, оценивать риски и, конечно, уходить от них.

Начальник дистанции Андрей Ширяев подчеркнул тот факт, что первое место в соревновании ПЧ-4 заняла под руковод-

Среди них – дорожный мастер Александр Васильев. Уже 23 года он обслуживает станцию Бушевец. Награждён знаком «Почётный железнодорожник».

– Этот человек стал наставником для многих путейцев. Эксплуатационный штат у него – 11 человек. Этим количеством они содержат в образцовом состоянии все объекты инфраструктуры на своём участке, – рассказывает Михаил Геннадьевич.

Именно поэтому он постоянно контролирует своих работников, особенно недавно принятых, на предмет содержания рабочих мест в соответствии с системой 5S. Образцовый порядок тоже, безусловно, способствует улучшению показателей работы.

На высоком уровне содержит технические средства, объекты инфраструктуры и другой дорожный мастер этой дистанции – Владимир Дикарёв. Его участок – станция Академическая – имеет стабильно хорошие показатели. Владимир Александрович всегда чётко и строго соблюдает правила и требования нормативных документов и инструкций. Антон Ободовский стал дорожным мастером меньше года назад, но уже возглавляет один из самых больших, ответственных и сложных участков на скоростном ходу – узловую станцию Бологое. Руководство ПЧ отмечает, что, несмотря на скромный опыт в должности мастера, он не хуже других справляется с задачами по содержанию своего участка.

– С таким коллективом работать – одно удовольствие, – говорит Владимир Амелин. – Мы умеем вовремя выявить проблемные места и предупредить возникновение неисправностей. Стараемся работать на опережение. И с большой жадностью нового участвуем в пилотных проектах.

Надежда Плахова

Изменение системы работы с предотказными состояниями позволило выявлять на ранних стадиях риски, а главное – уходить от них

ством Андрея Блишкова, который в марте возглавил другое предприятие: благодаря его лидерским качествам коллектив смог пройти этот путь к победе. Однако не менее верно и высказывание заместителя начальника ПЧ-4 по кадрам Михаила Гусева, отметившего, что успешное участие в пилотном проекте и первое место в отраслевом соревновании – заслуга всего коллектива, особенно тех работников, кто ежедневно «клянется рельсам», обеспечивая высокое качество состояния железнодорожного полотна.

Кроме того, Александр Михайлович постоянно занимается самообразованием, разработкой рационализаторских предложений, успешно применяет и тиражирует новшества. Одно из последних его рацпредложений, повышающих эффективность работы на скоростном участке – «шаблон для нанесения створ на бесстыковом пути».

– Створы нужны для контроля рельсовых плетей, – уточняет сам Васильев. – Ведь контроль – лучшее средство профилактики нарушений.

РАРИТЕТ

Из памятников – в действующие паровозы



Уникальный паровоз-танк серии Б Алексей Грук восстанавливает с особым энтузиазмом

Паровоз серии Б (ерь) № 2012, долгих годы бывший памятником, восстанавливается сейчас до рабочего состояния на Санкт-Петербургском участке ООО «ЖД Ретро-Сервис», базирующемся на площадях сервисного локомотивного депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский.

Этот танк-паровоз был построен Коломенским заводом в 1897 году. Всего заводом было выпущено 109 паровозов данного типа, маневровых и промышленных, но сейчас их в нашей стране осталось лишь четыре. Номер 2012 по началу работал на участке Владикавказ – Минеральные Воды. После окончания Великой Отечественной войны, в 1945-м, он был передислоцирован в локомотивное депо Рославль и использовался как маневровый на Московской железной дороге. В конце

1960-х паровоз был списан в запас и в 1980-х установлен на постамент в качестве памятника. Однако, несколько месяцев назад паровоз Б сняли с постамента и трейлером доставили в Санкт-Петербург. Дело в том, что на полигоне Московской магистрали нет возможности произвести тот огромный объём ремонтно-восстановительных работ, который требуется этой машине, чтобы вернуться в строй и снова стать действующим тягловым подвижным составом (в частности, обшивка её котла полностью прогнила и осыпалась).

Как сообщил нам бригадир Алексей Грук, танк-паровоз планируется восстановить уже к концу нынешнего лета. После этого он вернётся на Московскую магистраль. И станет самым старым из действующих в нашей стране!

Ирина Верховная

ОБУЧЕНИЕ

Тренажёры в помощь

Октябрьская дирекция по эксплуатации и ремонту путевых машин получила в своё распоряжение уже второй тренажёр, который позволяет повысить качество работы машинистов.

Главный инженер дирекции Марат Садыхов сообщил, что первый тренажёр по типу машины «Дуоматик» пришёл осенью 2016 года и уже в декабре на базе ПЧМ-Тосно началось его освоение. Тренажёр для машинистов мотовоза «МПТ» поступил этой весной в подразделение по ремонту специального самоходно-



Навыки работы машинисты оттачивают на тренажёре

го подвижного состава на станции Предпортовая.

– По результатам работы наших людей мы всегда видим, кто отлично выполняет поставленные задачи, а кому нужно ещё набраться опыта. От тех, кто в чём-то отстаёт от коллег, мы не отказываемся, а помогаем им развиваться, – говорит Марат Шамильевич. – Машинисты, попадающие в группу риска, на тренажёрах отрабатывают навыки вождения. Также на них проводятся и инструкторские поездки.

Надежда Ангарская

КОНКУРС

«Основы безопасности – основы жизни»

Подведены итоги конкурса плакатов «Основы безопасности – основы жизни», приуроченного ко Всемирному дню охраны труда. В нём приняли участие сотрудники всего полигона Октябрьской железной дороги.

Из более 75 представленных на конкурс работ жюри определило по три лучших в каждой из двух номинаций.

Призыв к безопасному поведению, пропаганда передового опыта в области охраны труда, формирование у работников установки на соблюдение правил, но обязательных правил – такова тематика работ, объединённых в номинации «Агитационный плакат/серия плакатов по охране труда».

После серьёзного отбора здесь были определены три победи-

теля. Первое место жюри присудило Галине Корниец, дежурной по станции Сапёрная Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций. На втором месте – Алина Егорова, инженер отдела диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Октябрьской ДИ. Третье занял коллектив из Ржева Октябрьско-Тверского территориального общего центра обслуживания.

Номинация «Информативный плакат/серия плакатов по охране труда» была призвана систематизировать сведения, непосредственно касающиеся охраны труда, и наглядно обосновать необходимость соблюдения норм безопасности.

В данной номинации жюри тоже выделило трёх лучших конкурсантов. На первом месте

оказался коллектив эксплуатационного локомотивного депо Московское Октябрьской дирекции тяги. Второе место присуждено коллективу Северо-Западного филиала АО «ФПК». На третьем месте – Владислав Шнайдер, дежурный по парку станции Ивановгород-Нарвский Санкт-Петербург-Витебского центра организации работы железнодорожных станций.

Учитывая высокий коллегиальный интерес, проявленный к этому конкурсу, и большое число представленных работ, члены комиссии дополнительно утвердили специальный «Приз зрительских симпатий», присудив его коллективу Санкт-Петербург-Витебского регионального отдела Дорпрофжела на ОЖД.

Эдуард Черников, Елена Санина