

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Вместо лекции – конспект в компьютере

Около 12 тысяч работников ведущих профессий службы пути, центра диагностики, дирекции по эксплуатации путевых машин и вагонного хозяйства переведены на дистанционную форму технических занятий.

В настоящее время монтеры и бригадиры пути, сигналисты, машинисты самоходного подвижного состава, наладчики путевых машин, операторы ПТО и другие специалисты проходят самостоятельное обучение на персональных компьютерах или мобильных телефонах.

В течение последних двух лет Октябрьская дорога является опытным полигоном для внедрения технической учебы в дистанционной форме. Массовый опытный запуск новой технологии состоялся в 2016 году в Октябрьской дирекции тяги. По результатам этого эксперимента дистанционная техническая учеба была распространена на все структурные подразделения ОДТ. Оценив опыт коллег, руководство Октябрьской дирекции инфраструктуры также решило актуализировать предыдущий стандарт и с учетом современных технологий и имеющихся наработок организовать процесс дистанционной учебы в своих подразделениях.

Мы обратились в Центр интернет/интранет технологий в обучении ПГУПС для подготовки соответствующих программ, – рассказывает заместитель начальника технологического отдела Октябрьской дирекции инфраструктуры Наталья Кадрова. – На протяжении всего прошлого года под руководством главного инженера дирекции Андрея Викторовича Клёнова шла разработка комплексов электронных курсов, включающих годовые программы теоретических занятий для каждой профессии, и еженедельных предметных инструктажей. Постепенно переводили на дистанционную форму разные профессиональные группы.

Все электронные курсы были помещены в систему дистанционного обучения (СДО) ОАО «РЖД», которая поддерживается Главным вычислительным центром. Для службы пути была дополнительно разработана система ежедневного предметного тестирования на компьютерах или мобильных устройствах. Внедрение дистанционной технологии потребовало специального обучения ответственных лиц – в ПГУПС и в учебном центре ГВЦ. А они, в свою очередь, проводили обучение работников своих подразделений. Всем были выданы учетные данные для входа в СДО.

Несмотря на отдельные проблемы, возникающие в процессе отладки дистанционной системы, нельзя не отметить ряд преимуществ этой формы перед классической. «Внедрение дистанционной технической учебы даёт возможность самоподготовки и повышает ответственность работника, – подчёркивает Наталья Кадрова. – Это удобно: можно изучать материалы как на рабочем месте, так и на домашнем компьютере, или на мобильном устройстве. Кроме того, обеспечивается единообразие материалов и объективность оценок (их ставит автоматизированная система)».

Упрощается задача и для среднего командного состава, ответственных за проведение учебы. Вместо проведения конспектов уставшим после смены работникам они теперь просто проверяют, как они ответили на вопросы тестов. А если у преподавателя возникнут сомнения в результатах, он всегда может провести контрольный тест на автоматизированном рабочем месте. Использование личных мобильных устройств компенсировало проблему нехватки компьютеров на предприятиях. В дирекции отмечают также, что тщательный анализ состояния технической учебы при подготовке к запуску проекта позволил откорректировать этот процесс и привести в полное соответствие с требованиями нормативных документов.

Работа по переводу на СДО продолжается. В этом году в ОДИ планируется переводить на дистанционную форму технической учебы всех работников ведущих профессий и разработать курсы для осмотрщиков вагонов, слесарей подвижного состава, приёмщиков, операторов ПТО и ТОР, бригадиров и мастеров.

ГАЛИНА АНДРЕЕВА

ТЕМА ДНЯ

Нет ничего важнее здоровья и жизни

Охрана труда стала главным вопросом обсуждения на IV пленуме Дорпрофжела на ОЖД

С начала этого года на полигоне ОЖД принято к учёту шесть случаев производственного травматизма. Из них три случая – с потерей трудоспособности: в эксплуатационном локомотивном депо Санкт-Петербург-Финляндский, на станции Волховстрой-1 и в Санкт-Петербург-Финляндской дистанции пути, и, что особенно тревожно, три случая – со смертельным исходом: в локомотивных депо Бологое и Волховстрой, и во вновь созданной Апатитской дистанции инфраструктуры.

В виду сложившейся ситуации по предложению начальника дороги Владимира Голоскокова IV пленум комитета Дорпрофжела на ОЖД был посвящён охране труда и безопасности движения поездов и проведён в расширенном составе с подключением студий территориальных управлений и железнодорожных узлов.

С самого начала глава магистрали подчеркнул серьёзность создавшегося положения, напомнив, что за весь прошлый год произошло 10 несчастных случаев на производстве, из которых один смертельный, а статистика пяти месяцев 2017-го напоминает сводки с места военных действий. И настроил всех присутствовавших на деловой лад с тем, чтобы сообща спланировать дальнейшие действия и решительно переломить ситуацию – «победить эту беду».

Анализируя случившееся, руководитель магистрали подчеркнул, что контроль нужен от начала до конца производственного процесса. И сделал акцент на то, что каждый сам должен заботиться о своей безопасности: на рабочем месте надо думать о том, чем занимаешься. В качестве положительного примера Владимир Николаевич привёл цифру: 28 структурных подразделений дирекции инфраструктуры в течение пяти лет отработали без единого случая производственного травматизма! А поскольку чудес не бывает, значит, здесь действует чёткая система, и люди работают на конечный результат.

Для чего нужна охрана труда? Для того, чтобы люди приходили на работу здоровыми и уходили здоровыми, – сказал председатель Дорпрофжела Александр Голубев. И отметил, что для исключения травматизма профсоюз добивается выполнения технологии производства, обеспечения работников средствами индивидуальной и коллективной защиты, проведения мер профилактики и соблюдения трудовой дисциплины. Однако положение остаётся неблагоприятным. И, как показал анализ случаев травматизма в ОАО «РЖД», причинами являются не только несовершенство нормативной базы, старение и недостатки техники, но и неудовлетворительная организация и контроль производства работ, нарушения технологии и трудовой дисциплины. При этом определяющим является человеческий фактор! И это относится не только к пострадавшему, но и к непосредственным организаторам работ, руководителям и специалистам подразделений.

Говоря о причинах травматизма, Александр Валерьевич одной из основных назвал наезд подвижного состава на работающих из-за нарушения технологии и отсутствия ограждения места работ. В хозяйстве пути это в первую очередь связано с низкой укомплектованностью бригад, в том числе сигнальщиками. В то время как расчётная потребность в них на 1 января



Сигналист – ключевая фигура в обеспечении безопасности работающих на путях

2017 года составляла 7 519 человек, штатным расписанием предусмотрено только 529. И, несмотря на то, что этой профессии обучены более 6 тысяч монтеров пути, проверки выявляют факты, когда обязанности сигнальщика выполняют не подготовленные люди. На дороге, согласно информации «Человек на пути», по состоянию на 18 мая зафиксировано 161 нарушение ограждения места производства работ. Опасным фактором остаётся нехватка переносных радиостанций – в наличии 87% от потребности.

Для предупреждения электротравматизма в подразделениях внедряются новые технологии, что даёт свои положи-

рах риска на рабочих местах, а следовательно предотвратить несчастный случай. Однако проверки выявляют формализм в этой работе.

Профсоюз осуществляет постоянный контроль по специальной оценке условий труда. В компании предоставляются стимулирующие выплаты тем, у кого условия труда не изменились, а класс вредности снижен. На ОЖД пошли ещё дальше: руководитель структурного подразделения устанавливает для работника, у которого при прежних условиях труда снижен подкласс, стимулирующие выплаты, размер которых определяется по согласованию с профсоюзом.

По оценке Международной организации труда в мире от несчастных случаев на производстве ежедневно погибают 6 тысяч человек

тельные результаты. Но имеют место и несвоевременная замена костюмов защиты от высоковольтной дуги, и жёстко пресекаемые профсоюзом попытки продлить сроки их носки.

Из-за нарушений трудовой дисциплины в прошлом году в состоянии алкогольного опьянения погибли шесть работников холдинга. На полигоне ОЖД таких случаев не было, но успокаиваться нельзя. Пьяный человек должен быть отстранён от работы, а если администрация сочтёт нужным его уволить, профсоюз поддержит это решение, сказал Александр Голубев.

С 2015 года действует «Комплексная система оценки состояния охраны труда на производственном объекте», позволяющая информировать о возможных факто-

Идёт работа по улучшению условий труда локомотивных бригад в части оборудования устройств жизнеобеспечения (кондиционерами, санузлами, холодильниками, электроплитками, но, к сожалению, не так быстро, как хотелось бы. Приводятся в надлежащее состояние санитарно-бытовые помещения, ремонтируются служебные здания. При этом сохраняются проблемы с обеспечением пунктами обогрева, с состоянием бытовых вагонов в ПМС. В этом году по всей дороге допущены срывы поставок спецодежды по заявке I-II кварталов в связи с усложнением проведения конкурсных процедур. Несмотря на большие подвижки в обеспечении качественным инструментом, техническая инспекция профсоюза выявляет негативные факты.

КОНКУРС

Юные таланты полигона ОЖД

Вот уже в седьмой раз на ОЖД прошёл конкурс детских рисунков «Железная дорога в годы Великой Отечественной войны». В этом году в нём приняли участие 235 ребят, приславшие 228 рисунков.

Среди них юные художники из детских садов ОАО «РЖД» №№ 1 и 2 (СПб), № 3 (Москва), № 4 (Бологое), № 5 (Псков), № 6 (Великие Луки), № 7 (Новосokolники), № 9 (Тосно), № 10 (Мга), № 12 (Выборг), № 14 (Беломорск), № 16 (Кемь), № 17 (Медвежьегорск), № 26 (Мурманск), а также ребята из Петрозаводска, Кандалакши, Калининграда, Малой Вишеры, Бабаево, Суккозеро, Кингисеппа, Волхова, Новгорода, Чудова, Бежецка, Окуловки, Твери, Гатчины, Луги, Любани. В состав жюри входили представители службы корпоративных коммуникаций, отдела учебных заведений, ОЦНТИБ и ветераны.

В младшей группе победили Слава Прокопенко (Мурманск), посвятивший рисунок победному паровозу, и Настя Титова (СПб) с работой «На фронт». Вторые места у Карины Андрюхиной, изобразившей свою родную станцию Кандалакша, и Златы Зеленовой (СПб) – о наступлении Красной Армии. Третьи места достались Владу Богдану (Великие Луки) за работу «По дороге войны», и Саше Лашковой (Бологое) – «Слава героям!».



Дима Валиахмедов из Пскова изобразил «Эшелон Жизни»

Во второй группе, где соревновались ребята от 7 до 10 лет, победил Владислав Голенков – автор рисунка «Прерванный путь». Вторые места у Артемия Клепечкова (Мурманск), нарисовавшего «Птицу мира», Бориса Леваднева (Гатчина) – «Опасный рейс» и Лизы Тарасовой (Кандалакша) – о героическом медсестре. На третьих местах: Маша Лебедева (Россино) – «Санитарный поезд» и Таисия Михальченко (СПб) – «На всех парах».

К конкурсантам из старшей возрастной группы (до 17 лет) жюри подходило особенно строго и присудило победу Иннокентию Карамушке (СПб) за работу о паровозе Э-734-5 и Насте Кунаевой (Кандалакша) – «Поезда

войны – вестники Победы!». «Серебряными» призёрами стали Дима Валиахмедов (Псков), изобразивший «Эшелон Жизни», и Лиза Смирнова (СПб) – за работу «Всё будет хорошо...». На третьем месте – Тимур Мальцев из столицы Карелии, нарисовавший «Железнодорожный вокзал оккупированного Петрозаводска», и Настя Петухова (Бологое) с душевной работой «Моя прабабушка Лидя».

Когда рассматриваешь эти чудесные живописные произведения, понимаешь, что дети работников ОЖД знают историю своей страны и уважают тех, кто защищал её в Великую Отечественную.

ЕЛЕНА СМИРНОВА

СЕМИНАР-ТРЕНИНГ

В формате игры

В рамках реализации целевой программы «Молодёжь ОАО «РЖД» в Северо-Западном центре корпоративного образования «Лидер» провели семинар-тренинг для работников Октябрьской магистрали в формате отборочной игры корпоративной молодёжной лиги «Что? Где? Когда?»

В мероприятии приняли участие 15 команд, в состав которых вошли сотрудники подразделений Санкт-Петербургского и Санкт-Петербург-Витебского территориальных управлений, а также региональных дирекций, ДЗО и подразделений РЦКУ. Организаторами игры выступили Центр оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики и служба управления персоналом при поддержке Дорпрофжела и комитета по молодёжной политике ОЖД.

Ответы команд оценивала экспертная комиссия: заместители начальника службы управления персоналом Алексей Горбунов и Юрий Иванов, библиограф Октябрьского центра научной технической информации и библиотек Елена Васильева, заведующая отделом музея ОЖД Валерия Соловьёва и главный инженер ЭЧ-7 Антон Карпов.

Игра прошла в упорной борьбе, но в дружелюбной и позитивной атмосфере. После розы-



Игра шла в упорной борьбе, но позитивной атмосфере

грыша 20 основных вопросов был определён победитель – им стала команда «Дикие» (Октябрьская дирекция инфраструктуры). Второе место завоевала команда «Аврора», представлявшая Северо-Западный филиал АО «Федеральная пассажирская компания». После дополнительного раунда был выявлен и бронзовый призёр – команда Северо-Западного ОЦОР – «Без вариантов».

Теперь победителям предстоит испытать свои силы в борьбе за звание лучшей команды корпоративной молодёжной лиги «Что? Где? Когда?» ОАО «РЖД» на Октябрьской магистрали. Финальный дорожный отборочный тур состоится 27 июня 2017 года.

ЕЛЕНА САНИНА