

## СЕТЕВАЯ ШКОЛА

## Недоработки исправят

На прошлой неделе в Пскове прошло сетевое совещание-семинар по разработке и внедрению автоматизированной системы управления (АСУ) путевым хозяйством, современных информационных технологий и электронного документооборота.

В семинаре приняли участие главные инженеры служб пути со всей сети дорог, а так же представители дирекций по эксплуатации и ремонту путевых машин. С большим интересом были заслушаны доклады разработчиков АСУ о ходе внедрения системы. Кроме этого, были обозначены и проблемы, с которыми сталкиваются путевики в процессе её освоения.

– Наши работники бывают несколько удивлены тем, что в АСУ порой не хватает технологических карт, а сама программа работает очень медленно. Одна задача выполняется около трёх минут, – уточняет главный инженер Псковской дистанции пути Алексей Голубев.

Разработчики заверили, что все замечания, которые были озвучены на семинаре, они примут к сведению и исправят.

Надежда Плахова

## ПАССАЖИРСКИЙ КОМПЛЕКС

## У «Сапсана» – новый рекорд

9 июня высокоскоростные «Сапсаны» перевезли максимальное суточное количество пассажиров за всё время эксплуатации – 18 190 человек.

На указанную дату пассажирами было выкуплено около 95% предложенных на эти поезда мест. Заполняемость ряда составов составила 100%.

Для удовлетворения повышенного спроса на перевозку Северо-Западной дирекция скоростного сообщения увеличила в отдельные дни июня количество рейсов «Сапсанов» с 13 до 15 пар в сутки. В том числе, три пары эксплуатируются сдвоенными, двадцативагонными, составами. В среднем в сутки высокоскоростные поезда перевозят сейчас по 13 тысяч человек. За пять минувших месяцев текущего года они перевезли 1,8 млн пассажиров – на 8,4% больше, чем за аналогичный период 2016-го.

Ирина Маркелова

## БЕЗОПАСНОСТЬ

## Осторожно: наникулы!

В Петровзаводской дистанции пути провели мероприятие для детей работников предприятия.

Организовали экскурсию, познакомили ребят с работой железной дороги, где трудятся их родители. На железнодорожном мосту, вблизи станции Петровзаводск-Товарный, ребят встречал герой комиксов Железный Макс, который напомнил им, к каким последствиям может привести игнорирование правил безопасности на объектах транспорта.

В проведении викторин и игр супер-герою помогли специалисты по охране труда дистанции Елена Акудович, Людмила Мельниченко и молодёжный комитет. Они в игровой форме повторили с ребятами правила безопасности, что особенно актуально в период летних каникул.

Юлия Лучкина

## МОЛОДЁЖЬ

## Двадцать пять препятствий

Работники Октябрьской дирекции управления движением и эксплуатационного вагонного депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский приняли участие в молодёжной гонке ГТО, которая прошла в Ленинградской области.

Большое спортивное мероприятие стало одним из самых сложных в истории таких гонок. На трассе в 6 км нужно было преодолеть 25 непростых препятствий!

– Бежали по колено в грязи и в воде, но зато получили массу эмоций и незабываемых впечатлений, – говорит председатель молодёжного совета дирекции Максим Арнаутов. – Даже те, кто очень устал, бежали до конца, чтобы не подвести команду. Похожую трассу мы проходили и зимой, и сейчас нам удалось на 5 минут улучшить результат. А в конце все сдавали нормы ГТО.

Наталья Александрова

## АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

## Подключились к сети

Локомотивное депо Санкт-Петербург-Варшавский переходит на преимущественное использование электротяги на всём участке Бабаево – Лужская



**Илья Иванов,**  
начальник  
эксплуатационного  
локомотивного депо  
Санкт-Петербург-  
Варшавский

– Илья Сергеевич, завершилась электрификация участка Гатчина – Лужская. В рамках испытаний по нему уже прошли первые грузовые поезда на электротяге, и теперь их количество будет только расти. ТЧЭ-14 – важнейший участник этого процесса. Как происходит перевод участка на новый вид тяги?

– На Лужской произведена обкатка на электротяге двух парков – Сортировочного и Северного. Работает вагон-лаборатория, который определит весовые нормы для всех серий электровозов. Уже прошли испытания с поездом весом в 9 000 тонн, ведомым трёхсекционным ЗЭС4К. Первый же грузовой поезд, прибывший на Лужскую, имел вес 6 200 тонн. А первым отправился со станции состав из 90 порожних вагонов весом 2 136 тонн, доведённый одной нашей локомотивной бригадой до Бабаево. При этом режим её работы составил 10,5 часа.

– Какие проблемы решает электрификация, и какие новые задачи ставятся перед вашим депо?

– Наша основная цель – увеличение грузопотока на участке Бабаево – Лужская в соответствии с растущими возможностями узла Усть-Луга. Смена вида тяги по станции Гатчина – это значительные потери времени. Кроме того, на первом же перегоне Гатчина – Войсковыцы расположен затяжной подъём, поэтому для 70–80% поездов там требуется локомотив, подталкивающий их. Так что сейчас приоритетная задача – с нечётными поездами проходить Гатчину без остановок.

После определения весовых норм преимущественным видом движения на участке Гатчина – Лужская постепенно станет электротяга. Там полностью изменится технология работы. Мы должны будем освоить три новых направления: Лужская – Гатчина – Луга (которое запускается уже в июне), Гатчина – Будогощь – Лужская и Гатчина – Бабаево – Лужская. Последние два маршрута подразумевают поездки локомотивных бригад со вторым отходом. Зато это позволит полностью обслуживать весь участок одной бригадой. К сожалению, других решений у нас пока нет. Нам потребуются машинисты и помощники на станции Лужская, которые будут забирать электровозы от прибывших поездов и перегонять их под готовые к отправлению составы. Это сократит время работы локомотивных бригад на линии.

В перспективе главная задача – максимально безболезненно перейти на преимущественное использование электротяги, а освободившиеся тепловозы передать на участки обслуживания эксплуатационных депо Дно и Великие Луки. Ведь там сейчас ощущается нехватка мощных магистральных тепловозов.

– Что сейчас делается для организации работы на новый лад?

– Недавно завершено строительство нового дома отдыха локомотивных бригад на станции Лужская-Сортировочная. Теперь у нас будет полностью своё здание на 45 комнат, обустроенное по всем требованиям.

Организаторы конкурса ставили несколько целей: повышение профессионализма электромехаников, определение степени их ответственности в вопросах обеспечения безопасности движения поездов, охраны труда, улучшения качества технического обслуживания устройств и систем СЦБ.

– Конкурсная программа была составлена таким образом, чтобы каждый участник мог в полной мере раскрыться и продемонстрировать свои знания и навыки, – рассказывает инженер по эксплуатации технических средств службы автоматики и телемеханики ОДИ Светлана Селиверстова. – Теоретическая часть состояла из тестов, позволяющих оценить уровень знаний ПТЭ, ИСИ, ИДП, других инструкций, технологических карт и прочей нормативной документации. Более сложной оказалась практическая часть. Электромехаников разбили на группы по два человека. Затем двум группам одновременно необходимо было найти неисправность устройств СЦБ на разных станциях. В соответствии с выбранным билетом член жюри задавал неисправность на пульте ДСП. На тренажёре было представлено 20 неисправностей блочно-маршрутной релейной централизации. На то, чтобы найти заданную проблему, участникам выделялось всего по 20 минут. Так что режим был напряжённым.

Оценивала результаты комиссия под руководством начальника Дорожной лаборатории Олега Графского. И, как отметил Олег Константинович,



Новые трёхсекционные электровозы ЗЭС4К повезут тяжеловесные «девятитысячники» в порт Усть-Луга

бованиям. Переезд ожидается в августе. Также начато строительство ПТОЛа, который будет обслуживать и электровозы, и тепловозы, что увеличит эффективность использования локомотивов. Для передачи составов между парками тоже будут применяться электровозы – вместо маневровых ТЭМ18. Вслед за взросшими возможностями сортировочной горки в планах – расширение парка маневровых локомотивов.

– Когда ожидается первые постоянные поезда, и в каком объёме перейдёт на электротягу ваш полигон обслуживания?

– Для этого требуется больше электровозных локомотивных бригад. Как решается кадровый вопрос?

– Активно идёт переподготовка машинистов и помощников на электротягу. За последние два года прошли обучение порядка 160 человек. Кроме этого, сейчас у нас есть около 60 машинистов, имеющих и тепловозные, и электровозные права и допущенных к работе на обоих видах локомотивов. Чтобы люди осваивались, делается смешанный график: поездка на тепловозе, поездка на электровозе. Кроме этого, дополнительно прошёл обучение

меры, на начальном этапе без локомотивных бригад, командированных из других депо, нам не обойтись.

– Создание новой колонны непосредственно на Лужской и запуск прямого сообщения с другими крупными узлами дороги означает постепенное смещение фокуса внимания с Гатчины?

– Это, конечно, вопрос не одного дня, но в перспективе – да, цель именно такая. В ближайших планах – пять поездов в сутки с Лужской в сторону Луги и два – на Будогощь. Только на это уже требуется целая колонна локомотивных бригад. И это не считая основного грузового хода Октябрьской дороги – Лужская – Бабаево. Плюс – увеличение маневровой и вывозной работы на узле. Под всё это, конечно, нужны местные бригады, чтобы избежать поездок со вторым отходом. К тому же, посещение технических занятий и других мероприятий станет более доступным и качественным, люди смогут развиваться в профессиональном плане.

Мы стараемся создать все условия для привлечения работников в этот район. В принципе, многие готовы переехать, даже с семьями, но останавливает слабое развитие инфраструктуры, прежде всего – транспортной. У нас продолжает действовать и развиваться программа по предоставлению жилья в Усть-Луге. Недавно наше депо получило ещё десять квартир, куда уже заселяются работники. И в этом направлении мы будем наращивать обороты. Также предусмотрена компенсация аренды жилья в районе Лужского узла. Так что тем, кто захочет там трудиться, мы готовы всячески посодействовать.

БЕСЕДОВАЛ  
АРТЁМ СЕМЁНОВ

## ПРОФЕССИОНАЛИЗМ

## Лучшего электромеханика определил конкурс

Конкурс профессионального мастерства на звание «Лучший электромеханик СЦБ» прошёл на базе Инженерного центра дороги. За победу боролись 15 участников – по одному представителю от каждой дистанции централизации, централизации и блокировки службы автоматики и телемеханики Октябрьской дирекции инфраструктуры.

Организаторы конкурса ставили несколько целей: повышение профессионализма электромехаников, определение степени их ответственности в вопросах обеспечения безопасности движения поездов, охраны труда, улучшения качества технического обслуживания устройств и систем СЦБ.

– Конкурсная программа была составлена таким образом, чтобы каждый участник мог в полной мере раскрыться и продемонстрировать свои знания и навыки, – рассказывает инженер по эксплуатации технических средств службы автоматики и телемеханики ОДИ Светлана Селиверстова. – Теоретическая часть состояла из тестов, позволяющих оценить уровень знаний ПТЭ, ИСИ, ИДП, других инструкций, технологических карт и прочей нормативной документации. Более сложной оказалась практическая часть. Электромехаников разбили на группы по два человека. Затем двум группам одновременно необходимо было найти неисправность устройств СЦБ на разных станциях. В соответствии с выбранным билетом член жюри задавал неисправность на пульте ДСП. На тренажёре было представлено 20 неисправностей блочно-маршрутной релейной централизации. На то, чтобы найти заданную проблему, участникам выделялось всего по 20 минут. Так что режим был напряжённым.

Оценивала результаты комиссия под руководством начальника Дорожной лаборатории Олега Графского. И, как отметил Олег Константинович,



Рабочий момент конкурса: электромеханик ШЧ-6 Александр Харичкин на устранении заданного организаторами отпада

электромеханики уверенно продемонстрировали своё умение пользоваться принципиальными и монтажными схемами.

Звание «Лучший электромеханик СЦБ» в 2017 году присвоено конкурсному из Мурманской дистанции централизации, централизации и блокировки Михаилу Журавлёву. II место завоевал Владимир Савенков из Медведовской дистанции, III место – Алексей Рыжов из Чудовской. За глубокие знания нормативной документации, инструкций и грамотность действий по устранению неисправностей устройств СЦБ призёры поощрены премией в размере 25, 20 и 15 тысяч рублей, соответственно.

Теперь Михаилу Журавлёву предстоит защищать честь Октябрьской службы автоматики и телемеханики на конкурсе общесетевого уровня, который состоится в августе.

Ирина Серёгина

## ПОЧТА «ОМ»

## Областная администрация не идёт на контакт

Редакция получила письмо от пенсионера Владимира Павлова, возмущённого организацией пригородного движения на участке Великие Луки – Ржев.

«По территории Тверской области поезд Ржев – Великие Луки возит пассажиров, а по Псковской едет пустой с закрытыми дверями – до депо. Для жителей Псковской области на этом маршруте остался один пригородный поезд – сообщением Великие Луки – Нелидово. Я наблюдал, как в воскресенье, 21 мая, в этом поезде люди ехали, набившись как селёдки в бочке: стояли и старики, и дети! Есть ли надежда на восстановление маршрута нашего народного поезда сообщением Ржев – Великие Луки по территории Псковской области?»

Мы обратились с этим вопросом к заместителю генерального директора ОАО «Московский регион» Юрию Самойлову и получили такой ответ: «Ответственность за организацию транспортного обслуживания населения законодательно возложена на субъекты РФ, по территориям которых следуют пригородные поезда. В 2017 году обслуживание населения

на территориях двух названных субъектов РФ осуществляется в соответствии с договорами, заключёнными между Государственным комитетом Псковской области по транспорту, Министерством транспорта Тверской области и ОАО «МТ ППК». Маршруты, необходимое количество поездов, периодичность их следования определены субъектами РФ. Маршрут следования поезда Великие Луки – Ржев был разделён надвое: Великие Луки – Русаново и Русаново – Ржев. Поезд на участке Великие Луки – Русаново не заказан ни Тверской, ни Псковской областями, поэтому отменён. Руководство МТ ППК неоднократно обращалось в исполнительные органы власти обеих областей с предложением о его включении в договоры на транспортное обслуживание, однако вопрос пока так и не удалось решить положительно».

Как стало известно, в МТППК поступило уже несколько жалоб по тому же самому поводу от других пассажиров, поэтому перевозчик продолжит работу с субъектами РФ, добиваясь положительного решения вопроса. Редакция же со своей стороны обратится в администрацию Псковской области.

Ирина Михеева