

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сократить потери



Константин Озеров,
начальник
информационного
отдела
ОЦНТИБ

– Подведены итоги работы дирекций и служб полигона ОЖД по внедрению новшеств и передового опыта и тиражированию проектов улучшения за 5 месяцев года. В целом показатель по получению экономического эффекта от внедрения новшеств из информационных источников составил 117%. По отраслевым дирекциям выполнение этого целевого показателя составило 125%, в Октябрьской дирекции инфраструктуры – 113%. А по тиражированию проектов улучшений – 151%.

Для того, чтобы более четко организовать процесс создания и оценки информационных карт на внедрённые в структурных подразделениях рацпредложения для их последующего тиражирования, нашим отделом разработан документ «Порядок организации работы с научно-технической информацией». В нём подробно прописаны действия всех причастных к этому процессу работников. В данный момент документ находится на согласовании в дирекциях и службах.

Пока же в структурных подразделениях по специальным правилам составляются информационные карты на принятые рацпредложения, к ним прикладываются расчёты экономического эффекта, необходимые иллюстрации. Затем карта с прилагаемым пакетом документов подписывается у руководителя подразделения, на бланке ставится печать. Готовые документы передаются завкабинетом техинформации. Туда также пересылаются информационные карты с приложениями в электронном виде. Заведующий КТИ с экспедицией отправляют бумажные версии в ОЦНТИБ. В нашем отделе полученные карты распределяются по дирекциям и передаются техинформаторам, чтобы они, в свою очередь, передали своим экспертам, а те решили, стоит ли их вводить. Затем наш сотрудник забирает одобренные карты, составляет и именными в электронном виде и, наконец, заводит в Автоматизированную систему управления научно-технической информацией (АСУ НТИ).

Чем описанный выше порядок неэффективен? С точки зрения бережливого производства в данном процессе очевидны следующие потери. Во-первых, теряется время на прохождение указанного многоступенчатого процесса. Вторая потеря – это необходимость транспортировки информационных карт техническим информаторам дирекций от места их составления (в Санкт-Петербурге они могут доставляться и из отдалённых Мурманского, Московского, Волховстроянского или Петрозаводского регионов). В-третьих, сотрудники ОЦНТИБ и КТИ зачастую вынуждены сами передавать и забирать информационные карты от экспертов в дирекциях, расположенных в разных местах Петербурга. В-четвёртых, полученные карты нуждаются в доработке, если предоставленные иллюстрации не отвечают требуемым критериям.

Чтобы сократить все указанные потери, в новом «Порядке...» предлагается использовать возможности передачи информации в электронном виде от создателя информационной карты эксперту дирекции. И только в том случае, если карты соответствуют требованиям, позволяющим заводить их в АСУ НТИ, они распечатываются и подписываются руководством того структурного подразделения, где они были составлены. Затем передаются в КТИ, а оттуда – в ОЦНТИБ.

Новая система должна привести к значительному сокращению всего цикла обработки карт, усилению контроля за их потоком и экономии ресурсов в дирекциях. В итоге качество информационных карт повысится, а время на их доработку сократится. Прилагаемые усилия должны привести к улучшению процесса тиражирования лучших рацпредложений и передового опыта и помочь дороге сохранить лидирующие позиции в ОАО «РЖД» в области совершенствования работы с научно-технической информацией на уровне структурных подразделений.

«Человек на пути»

Замеченные машинистами нарушения – это фактически предотвращённые несчастные случаи

В напряжённой ситуации с производственным травматизмом, сложившейся на сети дорог и на полигоне Октябрьской магистрали, особую значимость приобретает работа системы информации «Человек на пути». Анализ работы этой системы, проведённый службой охраны труда и промышленной безопасности, выявил рост активности локомотивных бригад в этом году в целом, но в то же время и снижение количества выявленных нарушений в мае.

Как рассказал инспектор по охране труда службы Вячеслав Васильев, всего в этом году было сделано и внесено в систему более 1 300 замечаний машинистов – это на 45% больше, чем за аналогичный период 2016 года. Но в мае это количество снизилось на 7% по отношению к этому месяцу прошлого года.

По-прежнему наибольшее число замечаний машинистов отмечается по хозяйству пути Октябрьской дирекции инфраструктуры и по Октябрьской дирекции управления движением. Большая часть нарушений, отнесённых на работников, также зафиксирована в хозяйстве пути, в хозяйстве автоматики и телемеханики, в дирекции управления движением.

По мнению специалистов службы охраны труда, качество расследования внесённых локомотивными бригадами замечаний остаётся неудовлетворительным. Процент отказных замечаний продолжает оставаться высоким и составляет 40% от общего количества выявленных машинистами. Наибольшее их число – в хозяйстве пути дирекции инфраструктуры и в дирекции управления движением.

В адрес путейцев в мае текущего года поступило 46 замечаний машинистов, и большинство из них связано с отсутствием ограждения места работ, специальных знаков отличия на сигналистах, несвоевременным уходом работников с пути. Наибольшее число фактов, выявленных в отношении работников пути, отмечается в Мгинской, Тихвинской, Санкт-Петербург-Витебской дистанциях. Особенно много замечаний по Мгинской дистанции, и в основном это – нарушения безопасного пропуска поездов и ограждения места производства работ. Всего в этом году в адрес ПЧ-29 поступило 42 замечания (в 2016-м их было за этот период 34), повторяемость нарушений здесь 98%.

Как подчёркивают в службе охраны труда и промышленной безопасности, выявленные машинистами замечания имеют огромное значение. И по Октябрьской дирекции тяги количество таких замечаний в целом растёт – по сравнению с прошлым годом почти на 20% (824 и 688 соответственно). Но в мае процент снижения составил около 13% (145 и 190). Анализируя этот факт, начальник отдела охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Октябрьской дирекции тяги Сергей Ефимовский подчёркивает, что при этом на порядок снизилось и количество отказных замечаний. Если в мае 2016 года их было 102 (53,7% от общего количества), то в мае этого года – всего 32 (22%). К примеру, по эксплуатационному локомотивному депо Московское в мае прошлого года из 23 замечаний 18 были отказными, сейчас из 11 – только одно.



От внимания и бдительности локомотивной бригады во многом зависит эффективность работы информационной системы «Человек на пути»

Что дало такой эффект? На увеличение числа замечаний, принятых подразделениями, значительно повлияло проведение

ка передачи замечаний, которые пошли по учёту за другим предприятием. Так, если замечание было выявлено и

Ощутимый эффект даёт совместная работа локомотивных бригад и представителей смежных служб

ние совместных совещаний локомотивных бригад и представителей смежных служб – дистанций пути, СЦБ и других. В апреле – мае в эксплуатационных локомотивных депо были проведены 64 такие встречи с детальным разбором выявляемых нарушений.

Ставя задачей как по увеличению количества выявляемых замечаний в целом, так и тех, которые будут приняты к учёту и пойдут в отработку, дирекция тяги озвучила свои предложения по улучшению работы информационной системы. Одно из них касается поряд-

направлено в адрес дистанции пути, а ПЧ в результате своего разбора выявляет другое ответственное подразделение, туда оно и должно направляться на отработку, а не возвращаться на предприятие, которое его вводило. Второе предложение – чтобы служба охраны труда могла видеть в системе и анализировать те замечания, которые сразу пошли по отказу в учёте. И, в-третьих, чтобы замечания, которые по системе «Человек на пути» относятся к непроизводственному травматизму, не попадали автоматически в отказы.

Как подчеркнул Сергей Ефимовский, в дирекции тяги проводится анализ не только количества выявленных машинистами нарушений в целом. Он ведётся и по видам движения, в том числе маневровому и хозяйственному, что особенно важно в ситуации, когда полным ходом развёрнут фронт летних путевых работ.

Вопрос эффективности работы системы «Человек на пути» рассматривался на совещании под председательством главного инженера ОЖД. И, как подчеркнул начальник службы охраны труда и промышленной безопасности Николай Семенчев, все выявленные машинистами нарушения – это фактически предотвращённые несчастные случаи с тяжёлым исходом, которые могли произойти при выполнении работ на железнодорожной инфраструктуре. И работники, в адрес которых выносятся замечания, должны осознавать все риски при выполнении работ и понимать, что их личная безопасность находится в их собственных руках.

Наталья Александрова

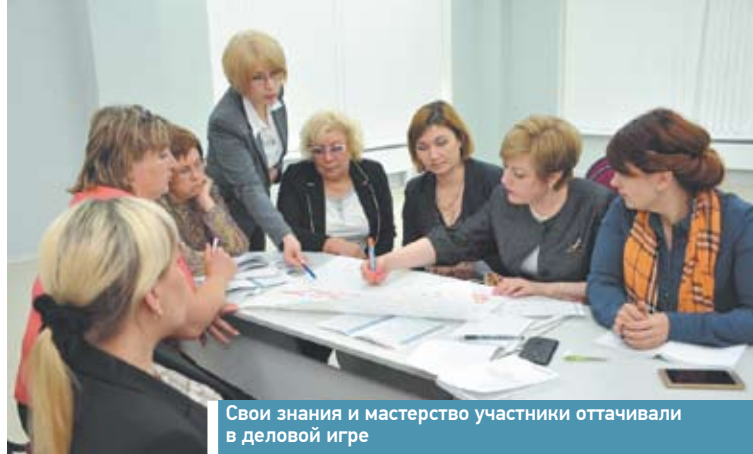
СЕМИНАР

И учёба, и игра – во благо работников

В Северо-Западном центре корпоративного образования «РЖД-Лидер» в Санкт-Петербурге состоялся обучающий семинар «От прошлого к настоящему. Приемственность и развитие традиции пенсионного обеспечения на железнодорожном транспорте» для сотрудников отделов управления персоналом структурных подразделений полигона железной дороги.

Мероприятие, подготовленное службой управления персоналом совместно с Октябрьским филиалом НПФ «Благосостояние», позволило дать системное представление о корпоративном пенсионном обеспечении в контексте исторических традиций на железнодорожном транспорте и актуальных вопросов современности.

Как правило, в молодости мы не задумываемся о предстоящей пенсии и очень зря. Ведь фундамент собственному пенсионному обеспечению, тем более, что участие в семинаре принимали представители центральных дирекций, но и отточили своё мастерство в деловой игре.



Свои знания и мастерство участники оттачивали в деловой игре

Участники семинара не только пополнили копилку профессиональных знаний, поделившись друг с другом опытом и достижениями в работе по негосударственному пенсионному обеспечению, тем более, что участие в семинаре принимали представители центральных дирекций, но и отточили своё мастерство в деловой игре.

Новацией стало подписание соглашений о соревновании между подразделениями региональных дирекций по привлечению участников-вкладчиков в систему НПО. Срок действия соглашения – до 31 декабря 2017 года, в соревнование вступили 5 пар участников.

Завершающим аккордом мероприятия стало награждение победителей десятого юбилейного конкурса «Семейные ценности. Благосостояние», занявших 2-3 места. В числе награждённых – работники Октябрьской дирекции инфраструктуры, Северо-Западного регионального общего центра обслуживания, Северо-Западной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава, а также Октябрьской дирекции по эксплуатации зданий и сооружений, трудовой коллектив которой отмечен благодарственным письмом НПФ «Благосостояние» за стопроцентный охват корпоративной пенсионной системой работников организации.

Сергей СЕРЕДА, начальник службы управления персоналом ОЖД

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Гоголевский мост возрождается

Три года назад, по причине изрядной изношенности, в Петрозаводске был закрыт путепровод, расположенный над железнодорожными путями, неподалёку от вокзала. Поскольку начинался он от улицы Гоголя, то в народе был назван Гоголевским мостом.

Путепровод этот связывал центр города с большими, продолжительными застраиваемыми жилыми районами Дрельянка и Перевалка. И его закрытие сразу же весьма негативно сказалось на транспортной системе столицы республики. Неизвестно, сколько лет простоял бы Гоголевский мост в бездействии, но недавно начала реализовываться Федеральная целевая программа, приуроченная к отмечаемому в 2020 году 100-летию Республики Карелия. Помимо других важных объектов, в неё было включено и возрождение того путепровода. Это не просто ремонт, а строительство на том же месте нового, 900-метрового, моста – сперва двухполосного, а в перспективе – и четырёхполосного.

В нижнем створе Гоголевского моста уложены капсула с текстом гарантий того, что первая очередь его будет завершена в конце 2017-го, а также недавно выпущенная монета в честь присвоения столице республики звания «Город воинской славы». О значимости этого события свидетельствует тот факт, что в тор-



Путепровод находится рядом с Петрозаводским вокзалом

жественной церемонии по этому случаю приняли участие глава РЖК, министр транспорта и представители Госдумы РФ.

На разборку старых конструкций путепровода и монтаж первой его очереди выделено более 2 млрд рублей, большая часть этой суммы поступает из федерального бюджета. Включена сюда и компенсация ОАО «РЖД» за предоставление в период возведения путепровода «окон» в графике движения поездов – 214, 2 млн руб.

На днях строители приступили к монтажу пролётных балок. Крупногабаритные детали эти, весом 43 тонны каждая, изготавливаются на Подпорожском заводе ЖБИ. Сейчас оттуда поступили 56 балок. Всего же на монтаж путепровода пойдут сто таких деталей.

Валерий Сидоркин