

ДВИЖЕНИЕ

Ожидается перераспределение потоков

Согласно планам нынешним летом между Лосево-1 и Каменногорском будут ходить до 15 пар грузовых поездов в сутки, затем их количество увеличится.

Скоро должно быть открыто движение по новому участку ОЖД Лосево-1 – Каменногорск, строительство которого велось на протяжении трёх лет подрядными организациями.

Строители проделали огромную работу по подготовке ландшафта и прокладке пути. Были возведены новые станции – Дружное и Озерская. А уже существующую станцию Каменногорск модернизировали.

Заместитель главного инженера ОЖД по Санкт-Петербургскому территориальному управлению Дмитрий Большаков рассказал, что необходимость в дополнительной ветке назрела давно.

Главный ход Санкт-Петербург – Бусловская довольно грузонапряжённый, а ведь по нему осуществляется и международное пассажирское сообщение.

После сдачи в эксплуатацию нового участка постепенно будет произведено перераспределение грузового и пассажирского потоков.

Надежда Ангарская

БЕЗОПАСНОСТЬ

Предотвращать, а не тушить

На ОЖД реализована спецпрограмма по подготовке к пожароопасному периоду.

Всеми структурными подразделениями, региональными дирекциями, филиалами и дочерними зависимыми обществами ОАО «РЖД» полигона Октябрьской магистрали выполнен комплекс мероприятий по предупреждению пожаров на инфраструктурных объектах и территориях, прилегающих к ним.

В полосе отвода и в границах особо охраняемых природных территорий и заповедников проведены работы по вырубке древесно-кустарниковой растительности (1 044 км), опашке (326,5 км) и обработке гербицидами (938,7 км).

Нынешним летом пожарную безопасность на ОЖД будут обеспечивать 24 пожарных поезда. Сотрудниками ведомственной охраны железнодорожного транспорта уже проведено более 5 тысяч проверок выполнения требований пожарной безопасности.

Ирина Михеева

ПАССАЖИРСКИЙ КОМПЛЕКС

В билетах уканут вонзалы

Для удобства пассажиров в электронные железнодорожные билеты стала вноситься информация о названии вокзалов отправления и прибытия поезда.

Это делается тогда, когда у вокзала и станции разные названия. Нововведение появилось благодаря модификации программного обеспечения сервиса продажи электронных билетов.

Ранее в проездных документах указывалось только наименование станции, а ведь пассажиры ориентируются в основном по названиям вокзалов. К примеру, для них важнее, что поезд прибывает на Ленинградский вокзал Москвы, а не то, что станция, на которой он расположен, называется Москва-Пассажирская-Октябрьская. В ближайшее время в проездных документах, оформляемых в билетных кассах и терминалах самообслуживания, также будут указываться названия вокзалов.

Ирина Маркелова

ПРИГОРОД

Абонемент для дошкольников

В пригородных поездах ОАО «СЗППК» начинает действовать новый абонементный билет – «Детский». Он предназначен для проезда юных пассажиров в возрасте от 5 до 7 лет.

Оформляемый на целый месяц абонемент позволит родителям экономить время. «Детский» предназначен для пригородных маршрутов, начинающихся от всех петербургских вокзалов.

Ирина Серёгина

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Не хватает путей для пропантов

Расширение производства на местном комбинате потребовало развития станции Боровичи



Для увеличения перерабатывающей способности необходимо построить приёмноотправочный парк и развить грузовой двор

В июле Боровичскому комбинату огнеупоров исполнится 160 лет. Полтора века назад это было небольшое предприятие, выпускающее огнеупорный кирпич и керамические изделия, а сейчас АО «БКО» – крупнейшее в Северо-Западном регионе предприятие, продукция которого пользуется спросом как в России, так и за рубежом.

Станция Боровичи – на 11 лет моложе комбината, однако построена была с расчётом на перевозки продукции этого завода. И сегодня АО «БКО» – основной клиент, на подъездных путях которого в среднем в сутки грузится более 20 вагонов и выгружается порядка 30 вагонов. Большую часть объёмов производства составляют гранулированные порошки – пропанты – для нужд нефтегазового комплекса. И если кирпич доставляется потребителям как по железной дороге, так и автомобильным транспортом, то пропанты – только в вагонах, в мешках биг-бегах.

– В среднем в сутки в июне мы грузим 24 вагона, 1,5 тыс. тонн. Это примерно на 5% больше, чем в аналогичном месяце прошлого года, – говорит заместитель начальника станции Боровичи по грузовой работе Александр Борисенко. – Это – устойчивая тенденция с начала года. Каждый месяц комбинат огнеупоров отправляет на 4–5% больше прошлогодних объёмов. Планируют к концу года выйти на уровень погрузки 30 вагонов.

Пропанты используются в нефтегазовой промышленности и до недавних пор закупались российскими предприятиями за рубежом. Боровичские производите-

ли вытеснили с рынка иностранных поставщиков, и сегодня их продукцию покупают такие гиганты отечественной индустрии, как ОАО «Сургутнефтегаз», ПАО «Новолипецкий металлургический комбинат», ПАО «Северсталь», ПАО «Газпромнефть», ПАО «Лукойл», ГК «Норильский никель». До сих пор АО «БКО» выпускало 300 тыс. тонн керамических бокситовых пропантов и 30 тыс. тонн магнезиального пропанта в год. Руководство комбината намерено в юбилейном году увеличить общие объёмы производства этого вида

В 2018–2020 годах планируется строительство нового завода мощностью 400 тыс. тонн в год

продукции до 400 тыс. тонн. А в недалёкой перспективе, в 2018–2020 годах планируется строительство ещё одного нового завода с объёмом выпуска пропантов 300 тыс. тонн в год, что позволит выйти на общий суммарный объём производства свыше 700 тыс. тонн в год.

Однако сегодняшнее техническое развитие железнодорожной станции не позволяет освоить вывоз таких объёмов груза.

– У нас два приёмноотправочных пути, на один из которых мы принимаем поезда, а на другом, 2-м главном – формируем составы на отправление, да и тот всего длиной 44 условных вагона, – рассказал заместитель начальника станции Боровичи Александр Зимарёв. – Все пути – короткие. Для того чтобы освоить планируемые

объёмы погрузки, нужно по существу построить новый приёмноотправочный парк с тремя путями длиной по 57 условных вагонов, а также дополнительно 4 сортировочных пути на грузовом дворе, плюс открыть дополнительный фронт выгрузки на комбинате. Кроме того, на станции нет электрической централизации стрелочных переводов.

Весной нынешнего года генеральный директор АО «БКО» Анатолий Можжерин обратился в ОАО «Российские железные дороги» с просьбой рассмотреть возможность

обеспечения увеличенных объёмов перевозок своей продукции со станции Боровичи, к которой примыкают пути общего пользования комбината. Комбинат укрепляет позиции на рынке пропантов и огнеупоров, наращивает объёмы производства. В 2016-м на модернизацию и приобретение нового оборудования было направлено более полумиллиарда рублей. По распоряжению президента компании «РЖД» Олега Белозёрова, в апреле была создана рабочая группа по вопросам взаимодействия Октябрьской дороги и АО «Боровичский комбинат огнеупоров», которую возглавляет главный инженер ОЖД. Задача рабочей группы – проанализировать существующие перерабатывающие способности станции и определить, сколько грузов мож-

но перерабатывать в Боровичах без дополнительных вложений, а при каких объёмах потребуются развитие инфраструктуры. По оценкам руководства станции Боровичи, при имеющихся технических возможностях погрузку даже 30 вагонов в сутки (на такие объёмы планируют выйти в АО «БКО» к концу года) обеспечить весьма сложно. После всесторонней оценки и определения сроков окупаемости проекта будет принято решение о финансовом участии заинтересованных сторон. В настоящее время, как нам сообщили в службе будлет принято решение о финансовом участии заинтересованных сторон. В настоящее время, как нам сообщили в службе будлет принято решение о финансовом участии заинтересованных сторон. В настоящее время, как нам сообщили в службе будлет принято решение о финансовом участии заинтересованных сторон.

– В любом случае на модернизацию потребуются значительные инвестиционные средства, – говорит начальник станции Боровичи Александр Андреев. – Задача усложняется с учётом зажатости со всех сторон и станции, и комбината. Местные условия здесь таковы, что даже для простого удлинения имеющихся приёмноотправочных путей до стандартной длины в 57 условных вагонов потребуются отсыпка земляного полотна в больших объёмах. Независимые эксперты оценивают стоимость реконструкции в Боровичах не менее чем в один миллиард рублей.

Галина Андреева

ПРОЕКТ

Реставрация – вторая жизнь

Функциональный проект по обновлению релейных шкафов разработан и успешно реализуется в Санкт-Петербургской дистанции централизации и блокировки. Благодаря этому проекту предприятию уже удалось сэкономить порядка четырёх миллионов рублей на приобретение нового оборудования.

Заместитель начальника ШЧ-9 Антон Васильев рассказал нам, что релейные шкафы давно нуждаются в замене, но финансирование на это ввиду экономического кризиса в стране предприятия не получает. При этом каждый железнодорожник понимает, какое значение имеет исправность данного оборудования, предназначенного для размещения приборов СЦБ и схем автоматической блокировки переездной сигнализации, электрической централизации стрелок и светофоров. Отслужившие свой срок релейные шкафы могут стать причиной отказов в результате потери контакта. В худшем случае произойдёт замыкание и появится угроза безопасности движения поездов.

Идея по обновлению старых шкафов пришла в голову электромеханикам:

– Да, финансирование нет, но проблему-то решать надо! – говорит старший электромеханик ШЧ-9 Дмитрий Руднев. После



Работники дистанции освобождают шкафы от отслуживших систем, реставрируют их и монтируют внутри новое оборудование

мозгового штурма было принято решение реанимировать старые шкафы.

Теперь работники дистанции освобождают шкафы от отслужившего свой век внутреннего оборудования и реставрируют их. А затем монтируют внутри новое оборудование и устанавливают шкафы на отведённых местах.

– Какие-то детали пришлось купить, но всё же обновление одного релейного шкафа обходится в десятки раз дешевле, чем

покупка нового, стоимость которого составляет около миллиона рублей, – отмечает Антон Александрович. – Реализуется проект силами электромехаников за дополнительную оплату в свободное от выполнения производственных задач время.

В частности, Дмитрий Руднев и его коллега электромеханик Виктор Юричев с начала года обновили уже четыре шкафа на станциях Среднерогатская и Купчинская.

Надежда Плахова

ЭКСКУРСИЯ

При поддержке профсоюза



У старинной церкви Иоанна Предтечи в Ярославле

Группа сотрудников Северо-Западного ОЦОР, при участии и поддержке профсоюзного комитета, получила возможность посетить старинные города Ярославль и Ростов Великий.

Эту четырёхдневную поездку профсоюз организовал и приурочил к Дню России. Кроме того, оплатил питание и экскурсионную программу. Сотрудникам – членам профсоюза, а их набралась целая команда – 32 человека, осталось только приобрести билеты туда и обратно.

Впечатление от поездки превзошло все ожидания. Никто не смог остаться равнодушным к величии и просторам Волги, зелёным липовым бульварам, старинным зданиям и монастырям. Специально для железнодорожников в главном действующем мужском монастыре – Спасо-Яковлевском-Димитриевом – был

открыт пещерный храм Воскресения Христова, где экскурсанты окунулись в особую атмосферу. Ведь когда-то на этом же самом месте перед иконами стояли царственные особы. С высоты смотровой площадки на одной из башен монастырской каменной ограды они любовались на озеро Неро и радовались тёплому солнечному дню. Им очень повезло с погодой – природа была на редкость благосклонна.

Много нового и интересного железнодорожники увидели и узнали в музее финифти и лавке чернолощёной керамики. Запомнилась и экскурсия в действующий более 700 лет Свято-Введенский Толгский женский монастырь. Путешественники прикоснулись к старине, к истории своей страны. И полакомились пряниками из монастырской лавки.

Елена Санина