стр. 7

227 детей железнодорожников полигона ОЖД отдыхают сейчас в оздоровительном лагере на станции Опухлики

12+

Гудок ид
издательский дом

30 июня 2017 года
№ 23 (14561)

Тираж 12 123 экземпляра
Электронная версия 20 918 адресов
www.gudok.ru/zdr/169

ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

ИВАН КУРТОВ

Можно ли изобрести велосипед в XXI веке? И чем он будет отличаться от машины, всем известной? Об этом расскажет опыт слесаря-электрика Виктора Грека |2

КУБОК КОНФЕДЕРАЦИЙ

В вагонах и на вокзалах – праздничная атмосфера

«Железнодорожная составляющая» праздника футбола обеспечивается на должном уровне

262 назначенных в сообщении между городами-участниками Кубка Конфедераций-2017 спецпоезда РЖД, абсолютно бесплатных для проезда болельщиков и аккредитованных FIFA лиц, это – поистине уникальный в истории спортивных соревнований сервис. И реализуется он вполне успешно: железнодорожники уже получили немало благодарностей. Царящую на вокзалах Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи и Казани праздничную атмосферу отмечают даже те пассажиры, которые никогда не были болельщиками. Настолько заразительны эмоции настоящих любителей футбола, переезжающих вслед за командами из города в город и шумными яркими потоками затекающих в поезда и вытекающих из них.

ТАТЬЯНА КУЦЕНИНА

Болельщики из разных стран прибыли в Санкт-Петербург поддержать свои национальные команды. На снимке – представители Камеруна

До завершения Кубка Конфедераций осталось два матча, финальный состоится 2 июля в «столице ОЖД» – Санкт-Петербурге. Почти три недели – с 15 июня по 4 июля – железнодорожники принимают во всём этом самое активное участие. Помимо поездов дальнего следования бесплатный проезд болельщиков и волонтёров обеспечивается и в электричках. (Межрегиональный проезд компенсируется из федерального бюджета, а внутрирегиональный и внутригородской – из местных.) На вокзалах действуют усиленные меры безопасности – чтобы все чувствовали себя защищёнными. Конечно же, ещё до начала Кубка Конфедераций все подразделения пассажирского комплекса полигона Октябрьской магистрали – Северо-Западной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, Северо-Западного филиала АО «ФПК», Северо-Западной и Московско-Тверской пригородных пассажирских компаний – провели большую подготовительную работу. О ней и о её результатах мы поговорили с руководителями каждого из этих подразделений.

– Для перевозки болельщиков и аккредитованных FIFA лиц наш филиал сформировал семь составов из одноэтажных вагонов и восемь из двухэтажных. Причём все вагоны – купейные, – рассказывает начальник СЗФПКФ Михаил Поярков. – Эти поезда совершили уже 70 рейсов и перевезли более 18 тысяч пассажиров. В оставшиеся дни предстоит совершить ещё 24 рейса. На наш филиал приходится более одной трети от общих объёмов перевозок поездами дальнего следования в рамках Кубка Конфедераций. Чтобы мы смогли выделить необходимое количество вагонов на спецперевозки, руководство ФПК помогло нам обеспечить обычные рейсы подвижным составом из парков других филиалов. Что же касается поездных бригад, то в спецперевозках задействованы лучшие наши сотрудники, которые прошли дополнительно подготовку. В частности, проводники усовершенствовали знание английского на языковых курсах. Мы постоянно получаем отзывы болельщиков, довольных и качеством подвижного состава, и уровнем обслуживания в пути. Возникающие у пассажиров проблемы удаётся оперативно решать. В основном они связаны с опозданиями на поезда. Опоздавшим болельщикам бесплатно переоформляются билеты и организуется их доставка к месту проведения матчей и обратно.

Как сообщил нам заместитель начальника СЗРДЖВ Вадим Кузьменко, подготовка вокзальных комплексов к футбольным состязаниям началась ещё в 2015 году. Были разработаны операционные планы по обслуживанию клиентских групп, перераспределению пригородного и дальнего пассажиропотоков и обеспечению безопасности. Организовано многоуровневое информационное обеспечение. На период матчей на столичном Ленинградском, петербургских Московском, Ладожском, Витебском, Финляндском и Балтийском вокзалах размещена визуальная навигация для болельщиков, действуют оперативные штабы, в состав которых вошли работники СЗРДЖВ, правоохранительных органов, охранных предприятий и волонтёрских центров. На Ленинградском, Московском и Ладожском вокзалах в работе информационных стоек задействованы также и сотрудники Северо-Западного железнодорожного агентства. Увеличено количество работников групп входного контроля и единиц оборудования для досмотра ручной клади. Все отправляющиеся пассажиры проходят сквозь рамы металлодетекторов, а весь багаж проверяется рентгеновскими установками. О том, насколько необходимыми оказались эти меры по усилению безопасности, свидетельствует недавний факт: обнаружено и изъято огнестрельное оружие, перевозимое в багаже одного из пассажиров.

> Бесплатный для пассажиров сервис оказался качественным. Болельщиков и аккредитованных FIFA лиц возят только в купейных вагонах, а обслуживают их лучшие проводники

Обслуживание пассажиров, прибывающих на спортивные мероприятия, организовано на вокзалах СЗРДЖВ на должном уровне. С начала Кубка Конфедераций и по 29 июня на них обеспечено отправление и прибытие 181 поезда дальнего следования с болельщиками. Принято и отправлено более 40 000 человек. Чрезвычайных ситуаций не возникало.

Пригородные пассажирские компании сотрудничают с заказчиками перевозок в электричках болельщиков и включённых в списки FIFA лиц – правительствами Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга. Бесплатный проезд зрителей по территориям этих трёх субъектов РФ обеспечивается в дни проведения там матчей (четырёх в северной столице и такого же количества – в официальной). А вот волонтёры и лица, аккредитованные FIFA, ездят в электричках бесплатно не только весь период проведения Кубка Конфедераций, но и ещё целый месяц после его завершения. На информационных стендах в границах Московского и Санкт-Петербургского узлов размещены плакаты с порядком следования пассажиров, имеющих право на бесплатный проезд, необходимая информация есть и на сайтах обеих ППК. Сотрудники пригородных пассажирских компаний совместно с волонтёрами дежурят на головных вокзалах Москвы и Санкт-Петербурга, оказывая всяческую помощь иностранным гостям и лицам, задействованным в организации соревнований.

– На сегодняшний день на участке от Ленинградского вокзала до Решетниково уже перевезено бесплатно более 1 200 пассажиров, примерно 70% из них – волонтёры, – говорит заместитель генерального директора МТ ППК Юрий Самойлов. – Никаких особых трудностей не возникает.

– В нашей зоне обслуживания правом бесплатного проезда воспользовались уже более 6 000 пассажиров, – добавляет начальник отдела обслуживания пассажиров СЗ ППК Светлана Никитина. – Эксцессов на нашем полигоне также не допущено.

Кубок Конфедераций-2017 должен стать своеобразной репетицией чемпионата мира по футболу-2018. Железнодорожники отрабатывают механизмы приёма болельщиков со всей планеты. То, что о хорошем уровне сервиса в бесплатных поездах для любителей футбола в эти дни говорят и в нашей стране, и за её пределами, настраивает на оптимистический лад.

Ирина Верховная

ДОХОДЫ

Комплексное обслуживание выгодно всем

Более 6 млн рублей дополнительных доходов от межфункциональных проектов заработали с начала года Октябрьская дирекция по управлению терминально-складским комплексом и Октябрьский центр фирменного транспортного обслуживания.

Проект по комплексному транспортному обслуживанию клиентов реализуется на полигоне ОЖД с прошлого года. При заключении договора на перевозку клиенту предлагается более широкий спектр услуг (cross-selling), которые оказывают две дирекции – обслуживание по принципу «одного окна». При этом заключается один договор, стандартные расчёты проводятся через единый лицевой счёт. В условиях рыночной конкуренции руководство ДМ и ОТЦФТО взяли курс на повышение эффективности внутреннего взаимодействия и уровня удовлетворённости клиентов. Несомненная выгода для грузоотправителя заключается в экономии затрат труда и времени. Для компании «РЖД» – это возможность привлечения дополнительных доходов.

Галина Андреева

СОТРУДНИЧЕСТВО

Немецкие коллеги в Петербурге

В Санкт-Петербурге побывала с визитом делегация молодых руководителей и специалистов немецких железных дорог.

Для 14 иностранных коллег была подготовлена содержательная программа. Она включала в себя беседы с руководителями и специалистами Октябрьской дороги. Большое впечатление на гостей произвели порт Усть-Луга и оснащённая по последнему слову техники станция Лужская-Сортировочная. О взаимодействии порта и железной дороги рассказал генеральный директор АО «ПУЛ транс».

Также гости познакомились с работой диспетчерского центра управления перевозками, логистического центра и центра управления содержанием инфраструктуры, посетили депо по обслуживанию скоростных поездов Санкт-Петербург–Московское и терминально-логистический центр на станции Шушары.

Для представителей немецких железных дорог была подготовлена и насыщенная культурная программа.

Наталья Александрова

ФОТОФАКТ

Дипломы лучшим выпускникам вручили в Исаакиевском соборе

АРХИВ ПРЕСС-СЛУЖБЫ ПГУПСА

Чествование выпускников под сводами Исаакия подтверждает преемственность традиций и значимость инженерных профессий

В Исаакиевском соборе состоялась торжественная церемония для выпускников ПГУПСа. Видные деятели отрасли и представители администрации Петербурга вручили лучшим дипломы с отличием и премии имени Августина Бетанкура.

Для первого транспортного вуза России это уже 203-й выпуск: дипломы получили более 1 200 инженеров, и 300 лучших были приглашены в Исаакиевский собор. Его судьба исторически тесно связана с МПС, в ведение которого собор был передан спустя несколько лет после завершения строительства. Это мероприятие проводится уже второй год благодаря сотрудничеству ГМП «Исаакиевский собор» и ПГУПСа. Их объединяет имя Августина де Бетанкура – первого ректора Университета путей сообщения, участвовавшего в разработке проекта Исаакия, - в его честь назван международный научно-просветительский проект. Чествование выпускников в соборе подтверждает значимость инженерных профессий. Поздравляя вчерашних студентов, начальник ОЖД Владимир Голоскоков вручил им символическую трудовую книжку. По предварительным данным, порядка 200 выпускников придут работать на магистраль.

Наталья Емельянова

КАЛЕНДАРЬ НЕДЕЛИ

ИЮЛЬ

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

• 1 июля 1895 года в состав Рыбинской дороги вошёл участок Чудово – Старая Русса. Затем это направление присоединилось к Московско-Виндаво-Рыбинской дороге. Интересно, что для управления последней в Петербурге было построено хорошо известное нам сегодня здание на площади Островского, 2.

• 2 июля 1941 года первая вражеская бомба упала на территорию ОЖД. Подвергся разрушению перегон Остров – Бренчаниново Псковского отделения.

• 8 июля – День Петергофа. В городе пройдут праздничное шествие и концерт. Часть мероприятий будет посвящена 160-летию Петергофской железной дороги, которое отмечается в этом году.

• В июле 1908 года открыта для движения Московская Окружная железная дорога. Сейчас эта магистраль завязана в городской транспортный комплекс.

30 июня 2017 года № 23 (14561)
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ГУДОК»

ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ | Люди Октябрьской

WWW.GUDOK.RU/ZDR

ПОРТЫ

В балкер поместилось 2,5 тыс. вагонов

24 июня АО «Ростерминал-уголь» принял самый большой балкер в истории существования терминала и морского порта Усть-Луга. Грузоподъёмность судна «Navios Pollux», которое прибыло под погрузку угля, 180 тыс. тонн, длина – 282 метра.

В его трюмы помещается такой объём грузов, какой перевозится в 2,5 тыс. вагонов. Погрузка производится и со складов терминала, и по прямому варианту – из вагонов на судно. Для того, чтобы принять балкер таких размеров, в течение почти полугода проводилась работа по исследованию дна Усть-Лужской губы в акватории порта. Была разработана схема прохода судна к причалу с привлечением трёх буксиров. Постановка под погрузку была произведена за час. Энергетический уголь отправился в Нидерланды.

Галина Андреева

БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Октябрьская – лидер по экономическому эффекту

По предварительным итогам, экономический эффект от реализации проектов улучшений на полигоне ОЖД составил в I полугодии 92 млн рублей.

Это – 50% от общей суммы экономии от реализации программы БП в компании «Российские железные дороги». Октябрьская внесла наибольший вклад в сокращение расходов ОАО «РЖД». Результат Западно-Сибирской дороги, которая заняла второе место, составил 58 млн рублей, Куйбышевской (3-е место) – 37 млн. Всего на сети за шесть месяцев реализовано 1 815 функциональных и межфункциональных проектов, улучшено 1 933 технологических процесса.

Галина Андреева

ПЕРЕВОЗКИ

«Сапсан» перевёз 25-миллионного пассажира

28 июня с Ленинградского вокзала Москвы в Санкт-Петербург отправился юбилейный, 25-миллионный, пассажир высокоскоростного поезда. Стать юбилейным пассажиром посчастливилось Ольге Глазовой, пенсионерке из города Королёв Московской области, которая отправилась в Северную столицу в гости к сыну.

По её словам, она уже пять лет регулярно ездит в «Сапсанах» – самом удобном и комфортном виде транспорта. Первый заместитель генерального директора Дирекции скоростного сообщения Георгий Геворкян вручил Ольге Глазовой сертификат, свидетельствующий о статусе юбилейного пассажира, золотую карту «РЖД-бонус», которая предоставляет дополнительные привилегии, а также памятные подарки с символикой поезда. Он отметил, что за минувшие месяцы года «Сапсанами» воспользовались около 2 млн пассажиров, что на 8,4% больше, чем за аналогичный период 2016-го. Положительная динамика связана с сокращением времени нахождения этих поездов в пути следования до 3 часов 35 минут, удобным графиком движения и гибкой тарифной политикой.

Ирина Михеева

ТЕХНИЧЕСКОЕ ТВОРЧЕСТВО

Можно ли в XXI веке изобрести велосипед?

Рационализатор из Металлостроя применяет свой талант не только на производстве, но и в быту

Сегодняшний мир невозможно представить без электроники, и её развитие – определяющий фактор технического прогресса. Вместе с тем, эта область современной науки таит в себе бескрайний простор для творчества, вдохновляя всё новые поколения радиолюбителей на создание полезных в быту и на работе устройств, автоматизацию человеческого труда. Один из таких увлечённых людей – слесарь-электрик по ремонту электрооборудования моторвагонного депо Санкт-Петербург-Московское (ТЧ-10) Виктор Грек.

Благодаря творческому подходу к делу слесарь-электрик Виктор Грек стал одним из популярнейших людей в моторовагонном депо Санкт-Петербург–Московское

ИВАН КУРГОВ

Виктор Григорьевич работает на участке КИП АЛС и электроники, так что схемы, радиодетали, оборудование для сборки и тестирования всевозможных плат и блоков для него – родная стихия. С этим, можно сказать, связана вся его жизнь. Окончив некогда Вильнюсское высшее командное училище радиоэлектроники, он отслужил в армии 28 лет, занимаясь радиолокационными станциями. А потом пришёл на железную дорогу.

– У меня образовался большой перерыв между армией и работой, поэтому некоторые вещи подзабылись. Сел за учебники. Пришлось всё вспомнить. Ну и теперь вот – вроде, немножко получается, – скромничает Виктор Григорьевич.

На самом же деле, «немножко получается» означает вот что: весь цех обставлен многочисленными установками для диагностики и настройки электронного оборудования, к созданию или улучшению которых Виктор Грек приложил свои знания и умения. При знакомстве с каждым новым устройством, которых на современных поездах становится всё больше, он постигает принципы его работы в мельчайших подробностях – добывает и изучает схемы и другую техническую документацию, а то и вовсе разбирается самостоятельно, с помощью измерительных приборов отслеживая, где и как проходит электрический сигнал, как отдельные платы связаны друг с другом в единые блоки и так далее. А погрузившись во все тонкости не хуже самих разработчиков – придумывает, как максимально упростить и автоматизировать процесс проверки и ремонта такой аппаратуры.

Куда ни глянь – кругом стенды для обслуживания тех или иных электронных устройств. В каждом из них одних только проводов – сотни, и на сборку порой уходит по несколько месяцев. Но в дальнейшем все эти изобретения ощутимо ускоряют выполнение рутинных операций и дают в итоге экономию времени, которое можно посвятить любимому делу – изучению новых систем и рационализации работы с ними.

Виктор Григорьевич не только виртуозно обращается с электроникой, но ещё и умеет строить своими руками. Например, гараж у него – целый дворец в два этажа! Нижняя часть – бетонная, а сверху – надстройка из бруса. Всё обшито теплоизоляцией, отапливается электричеством, причём система регулируется автоматически. Помимо места на две машины, там есть баня, жилая комнатка и даже небольшой спортивный зал! Под землю уходит скважина, из которой постройка снабжается водой. «Гараж у меня классный, я там живу практически», – говорит хозяин.

> В тележке, выполняющей роль прицепа к электровелосипеду, можно перевозить оборудование и инструменты

А самое яркое изобретение Виктора Грека – это, несомненно, его электровелосипед, который он успешно использует для передвижения по деповской территории. Депо в Металлострое очень большое, и поэтому многие ездят на велосипедах, но такой машины нет ни у кого. В основе её – одноколёсный гироскутер, модная среди молодёжи новинка. Виктор Григорьевич же освоил это «чудо техники» в далеко не молодом уже возрасте.

– Поначалу, конечно, постоянно падал, все коленки разбил, – говорит он. – На двухколёсных-то даже дети с лёгкостью разъезжают, а вот на одном колесе ездить – акробатика ещё та!

Более-менее освоившись, он хотел использовать эту машину и на работе, но начальство такую затею не одобрило – всё-таки транспортное средство весьма неустойчивое и опасное. Тогда Виктор Григорьевич подумал и решил: сделаю два колеса, руль, всё как полагается – будет велосипед! Купил стальную трубу, принёс в депо и обратился за помощью к коллегам, которые согнули её на трубогибе, сварили, приделали нужные детали – и вот рама готова. Сзади изобретатель поставил колесо от мопеда, от него же – подножки и сидение для пассажира, амортизаторы, руль и седло – велосипедные. Поскольку управляется гироскутер наклоном вперёд или назад, а идея была в том, чтобы его по-прежнему можно было использовать самостоятельно, управление у электровелосипеда тоже необычное – рулевая колонка наклоняется от себя для ускорения или на себя для торможения. Сзади можно прицепить тележку и перевозить в ней по всему депо оборудование или инструменты – причём даже в гружёном виде мощности двигателя хватает, чтобы легко заехать на подъём. А в планах у изобретателя – поставить сзади второе такое же колесо, сделав машину полноприводной и вдвое увеличив мощность, а заодно переработать конструкцию рамы, добавив полноценные подножки и ручки для второго ездока, и приделать спереди багажник для перевозки грузов, чтобы обходиться без прицепной тележки.

– Всё хорошо с этим проектом, кроме одного: мои установки для работы с электронными компонентами стоят гораздо дороже и приносят реальную пользу, в том числе и экономический эффект. А велосипед этот, за исключением собственно мотор-колеса, собран из копеечных материалов и, в общем-то, ради баловства, для себя. Но люди замечают именно его, а не то, что создано для дела и применяется в работе, – сетует Виктор Григорьевич.

Впрочем, этому есть простое объяснение. С точки зрения человека, мало знакомого с электроникой, все эти серые ящики с кучей переключателей, индикаторов и проводов друг от друга ничем не отличаются. А тут – уникальная машина, собранная полностью своими руками, и даже близко похожей нигде не найдёшь! И на это обращают внимание не только коллеги на работе:

– Я ведь на нём езжу и на работу, и на рыбалку иногда, и просто по делам. Прохожие оглядываются, машут мне руками. Дети восторженно кричат: «Мама, посмотри, на чём дядя едет!» И меня это нисколько не смущает. Наоборот, это же здорово – пусть люди удивляются, радуются!

Артём Семёнов

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ

Решение вопросов в онлайн режиме

Чуть больше года на корпоративном портале Октябрьской железной дороги работает сервис для сотрудников предприятий полигона магистрали – «Онлайн-приёмная».

С его помощью можно задать вопрос руководителям дороги, оставить предложение, заявление или жалобу, а также ознакомиться с действующими в компании нормативными документами в области трудового права и социальной политики ОАО «Российские железные дороги».

«Задай вопрос – получи ответ!» – призывает баннер на корпоративном портале магистрали. Многие железнодорожники уже воспользовались сервисом «Онлайн-приёмная» для разрешения своих сомнений в вопросах оплаты труда или начисления корпоративной пенсии, или получения путёвки на юг.

С апреля 2016 года было зафиксировано более 110 тысяч посещений онлайн-приёмной. На полторы сотни вопросов были даны квалифицированные ответы, которые доступны не только автору вопроса, но и всей аудитории портала.

Раздел был разработан для повышения удобства в получении ответов напрямую от руководителей магистрали на волнующие вопросы.

Наиболее востребован подобный канал общения для сотрудников компании, которые работают на отдаленных железнодорожных станциях и не могут записаться на личный приём. Через простую веб-форму сотрудники задают вопрос следующим руководителям ОЖД: начальнику службы управления персоналом, начальнику службы организации и оплаты труда, начальнику дирекции социальной сферы, начальнику Октябрьской дирекции здравоохранения, начальнику службы охраны труда и промышленной безопасности, председателю Дорпрофжела, директору Октябрьского филиала НПФ «Благосостояние».

Для того чтобы отправить вопрос, достаточно кликнуть мышкой на баннер, перейти в раздел и отправить сообщение руководителю, в чью компетенцию входит решение данного вопроса. Ответы на обращения предоставляются в течение 7 рабочих дней.

***

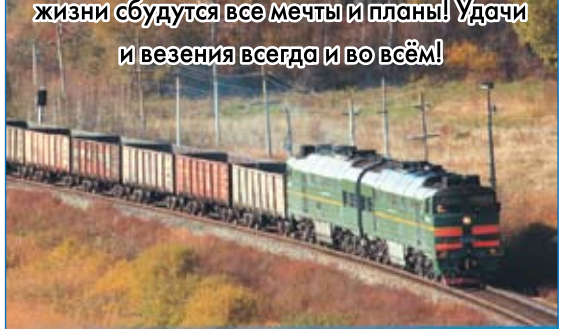
Пожелания по работе сервиса можно направлять на адрес электронной почты ozddialog@gmail.com.

***

Сервис размещён в сети передачи данных ОАО «Российские железные дороги», а найти его можно по адресу http://blog.oao.rzd/.

2 июля отмечает 40-летие
заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Великие Луки
Алексей Викторович Балабкин

Уважаемый Алексей Викторович!
Поздравляю со знаменательным событием! Желаю крепкого здоровья, успехов, счастья, поддержки со стороны коллег, родных и друзей! Пусть в Вашей жизни сбудутся все мечты и планы! Удачи и везения всегда и во всём!



Начальник Октябрьской дирекции тяги
А.В. Лебедев

РЕКЛАМА

2 июля отмечает юбилей
почётный работник Октябрьской железной дороги
ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ БУРОВ

Уважаемый Владимир Григорьевич!
От всей души поздравляем Вас с 80-летием!
Почти полвека Вы посвятили железнодорожному транспорту, в том числе – пассажирскому вагонному хозяйству Октябрьской дороги. Достаточно назвать такие ответственные должности, как старший заводской инспектор-приёмщик Главного управления вагонного хозяйства МПС СССР или руководитель группы государственной приёмки на Ленинградском вагоностроительном заводе им. И.Е. Егорова. Вы внесли большой вклад в повышение качества обслуживания пассажиров, обеспечение безопасности движения, внедрение нового, комфортабельного подвижного состава.
На всех постах Вас отличала высокая грамотность, требовательность, умение решать сложные производственные задачи.
Искренне желаем Вам крепкого здоровья, счастья и долгих лет жизни!

Совет ветеранов Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания»

РЕКЛАМА

2 июля отмечает 40-летие
главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Дно
Денис Викторович Ефимов

Уважаемый Денис Викторович!
От имени всего коллектива дирекции поздравляю Вас с днём рождения!
Желаю крепкого здоровья, благополучия, плодотворной работы и успехов. Пусть Вам всегда и во всём сопутствует удача, оказывают поддержку коллеги и друзья, согревает любовь родных и близких!
Начальник Октябрьской дирекции тяги
А.В. Лебедев

РЕКЛАМА

ПОД ЗНАКОМ КАЧЕСТВА

ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

30 июня 2017 года
№ 23 (14561)
WWW.GUDOK.RU/ZDR/169

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Бережливое производство – это стиль жизни

Рациональная организация пространства и времени помогает во всех сферах жизни

ИВАН КУРТОВ

Александр Иванов,
главный инженер Октябрьской дирекции по тепловодоснабжению

– Александр Калистратович, дирекция по тепловодоснабжению в течение нескольких лет была в лидерах Октябрьской дороги по внедрению системы бережливого производства. Что удалось сделать в прошлом году? Какие значимые проекты, реализованные в ДТВ, можно назвать?

– В прошлом году у нас в программу внедрения системы бережливого производства включились все подразделения дирекции. На территориальных участках были сформированы рабочие группы, а именно в рабочих группах начинает свой путь любой функциональный или мультифункциональный (если инициатором или участником является не одно подразделение ОДТВ) проект. Таким образом, в 2016 году удалось просчитать и реализовать ряд интересных проектов, позволивших снизить эксплуатационные затраты и получить существенную экономию. Назову некоторые из них: «Перевод производственных зданий на станции Кириши-Заводская с покупного пара от ООО «Трансойл-Сервис» на электрокотельные», «Снижение расхода ТЭР за счёт перевода системы отопления производственных помещений локомотивного депо на станции Великие Луки с парового теплоносителя на горячую воду».

– Можно проследить динамику сокращения расходов за счёт функциональных проектов по годам с начала внедрения системы БП?

– Начиная с 2012 года, когда стали выделять такое направление, как снижение затрат за счёт реализации проектов улучшений, экономия в дирекции составила уже более 100 млн рублей. Это только экономический эффект. Но есть еще эффект технологический, когда в рамках проекта наряду с экономией затрат, улучшается технологическая составляющая основного бизнес-процесса. Кстати, на итоговом заседании Проектного офиса дирекции, когда оцениваются предварительные результаты за текущий год и намечаются цели на следующий, мы говорим не столько об улучшении производственных показателей, сколько о гармонизации технологического процесса для повышения эффективности работы.

– Есть ли у вас специалисты, эксперты в области БП? Сколько и каких категорий было обучено?

– Конечно, есть и лидеры, есть и новаторы. Будем, по возможности, и в этом году обучать сотрудников. Подход нашей дирекции в этом плане таков: необходимо, чтобы в подразделениях было как можно больше сотрудников, прошедших «Базовый курс». Мы стремимся к тому, чтобы все были обучены азам бережливого производства. В этом нам помогает дистанционное обучение, организованное отделом корпоративного управления и реализации стратегии ОЖД: таким образом в 2016 году дистанционное обучение прошли 265 человек, двое обучены по курсу «Новатор».

– Какие проблемы производственного или социального характера удалось решить в дирекции с помощью системы бережливого производства?

ИВАН КУРТОВ

Затраты на теплоснабжение производственных зданий и помещений сокращаются за счёт перевода на экономичные виды топлива

– Думаю, стоит напомнить «родословную» бережливого производства. Технологии научной организации труда (НОТ) были созданы в 30-х годах в Советском Союзе, а затем освоены нашими «партнёрами» за рубежом. Теперь эта методика вернулась к нам в виде системы бережливого производства. Без сомнения, данные технологии позволяют не только, и даже не столько грамотно и рационально организовывать рабочее пространство, сколько менять мышление. Сотрудник, овладевший знаниями основ бережливого производства, начинает мыслить не просто категориями затрат, но и категориями эффективности этих затрат. Эти знания он может применить и в личной жизни. У нас у всех есть источник (либо источники) дохода, и от того, насколько грамотно и эффективно мы распоряжаемся своими доходами, напрямую зависит качество нашей жизни – как сегодняшней, так и в будущем. Когда человек начинает понимать, как много зависит не только от рациональной организации пространства, но и поведения, и действий, совершаемых в повседневной жизни, он начинает по-другому жить. Более обдуманно, менее спонтанно, то есть, по факту, – более эффективно, решая поставленные задачи с меньшими издержками. В этом мы видим свою главную цель – чтобы наши работники были классными специалистами на производстве и в то же время обладали мировоззрением, которое позволяет уверенно чувствовать себя в современном обществе.

> Есть не только экономический эффект, но и эффект технологический, когда происходит общая гармонизация техпроцессов

– Очень интересная проекция методов БП на жизнь человека за границами производства! Заботу о частной жизни своих сотрудников заслуживает особого уважения. А какие подразделения в ДТВ считаются самыми продвинутыми в области бережливого производства?

– Все территориальные участки вносят свой посильный вклад и выделить кого-то довольно трудно. Но если взять, к примеру, такой показатель, как наименьшее число отклонённых, не принятых к реализации проектов, то наиболее результативным подразделением можно назвать Великолукский территориальный участок. Инженеры этого участка под руководством недавно назначенного начальника ПТО Игоря Глухова, основательно просчитывают все нюансы предлагаемых к реализации проектов, так что на заседании регионального Проектного офиса остаётся лишь перепроверить расчёты и выкладки и дать «добро» на реализацию.

– Сколько заявок на реализацию функциональных проектов подано на 2017 год? В каком объёме запланирован общий экономический эффект?

– Заявок было подано более 20, но принято к реализации 5, с запланированным эффектом не менее 7 млн рублей. Многие из тех, что были предложены, мы отклонили из-за немалых затрат на их реализацию, хотя там и экономический эффект большой. В следующем году будем выходить на Центральную дирекцию по тепловодоснабжению с просьбой помочь с финансированием отложенных проектов.

– Какие проблемы Вы видите в современной организации системы БП, что бы предложили изменить?

– Хотелось бы, чтобы в этом году было побольше часов очного обучения бережливому производству. В 2016-м такие занятия проводили специалисты НУРС ОЖД. Надеемся, что полезное дело обучения технологиям бережливого производства будет продолжено.

– Александр Калистратович, в настоящее время рационализаторская деятельность стала составной частью БП, а солидные рацпредложения переводят даже в разряд функциональных проектов. Как организована эта работа, есть ли технические решения, достойные тиражирования?

– Работа в области рационализаторской деятельности ведётся в соответствии с нормативными актами «ОАО «РЖД» и установленными целевыми показателями. Из предложений 2016 года я бы выделил такое, как «Защита электродвигателя при пропадании одной из фаз», имеет неплохой экономический эффект. Есть предложения с простыми, но эффективными техническими решениями, есть – с разработанными целыми агрегатами, позволяющими экономить ресурсы предприятия. Среди таких стоит отметить «Устройство охлаждения электромагнитного клапана», «Изменение технологии солерастворения на установке химводоочистки». Должен сказать, что рационализаторская деятельность требует слаженности всего коллектива. В 2017 году мы намерены не только выполнить поставленные задачи в области рационализаторской работы, но и повысить качественную составляющую этого процесса.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОЖД ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ В ЦИФРАХ И ФАКТАХ:

89,6 млн руб. таков ожидаемый экономический эффект от реализации 211 проектов бережливого производства

93 работника получат вознаграждение по 18 заявленным проектам. На эти выплаты предполагается израсходовать 2,2 млн руб.

81 млн руб. составил экономический эффект от внедрения рационализаторских предложений за пять месяцев

94 рационализаторских предложения подано на рассмотрение в центральные дирекции от 18 дирекций полигона ОЖД для участия в конкурсе «Идея ОАО «РЖД» 2017 года

ТЕХНОЛОГИЯ

Потери уменьшились на треть

В этом году в Октябрьской дирекции управления движением запланировано реализовать 25 проектов по бережливому производству. За пять прошедших месяцев закончены уже девять из них, 16 находятся в стадии реализации.

Наибольшей активностью отличаются коллектив Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций, который по итогам работы в 2016 году занял первое место среди структурных подразделений дирекции в номинации «Бережливое производство». На счету ДЦС-4 уже пять внедрённых проектов улучшений и два – в стадии реализации. Наиболее значимым событием в сфере бережливого производства в Октябрьской дирекции управления движением считают изменение технологии доставки до станции назначения вагонов, которые нуждаются в ремонте, но не угрожают безопасности движения. Особенность Петрозаводского региона – в распылённой погрузке на промежуточных станциях. Карьеры нерудных ископаемых расположены в зоне обслуживания нескольких десятков станций. Ежесуточно грузится около 600–650 вагонов щебня, соответственно, столько же поступает порожних под погрузку. Часть их бракуется на пунктах технического осмотра, и раньше весь нуждающийся в ремонте подвижной состав отцеплялся от поезда на станции выявления неисправностей и переводились в нерабочий парк. По данным Петрозаводского АФТО, доля неисправных полувагонов составляла от 7 до 12% от общего количества поступающих в регион под погрузку щебня. Это – суточный объём работы целой станции 2-го класса, и у движенцев нет таких свободных маневровых ресурсов. А, кроме того, в договорах на доставку этих вагонов к местам погрузки не предусмотрена задержка в пути следования по технической неисправности. За нарушение сроков доставки к железнодорожникам применяются штрафные санкции. За 2016 год общая сумма пени составила более 8 млн 800 тыс. рублей.

Петрозаводчане давно думали над решением этой проблемы. И придумали. Движенцы предложили вагонникам не отцеплять неисправный подвижной состав, если он не угрожает безопасности движения, а везти его до станции назначения с приложением к перевозочным документам соответствующих сопроводительных актов. Уже в конечном пункте такие вагоны раскредитовываются, а собственники направляют их в пункт ремонта, оформив новые перевозочные документы. Межфункциональный проект по изменению технологии доставки был разработан в прошлом году командой под руководством первого заместителя начальника ДЦС Михаила Кяльвияйнена, в состав которой вошли также представители АФТО, Петрозаводского вагонного эксплуатационного депо, отдела организации труда и зарплаты. После внедрения этой технологии количество отцепляемых в пути следования неисправных вагонов в регионе сократилось почти вдвое. А сумма предъявленных за нарушение сроков доставки пеней уменьшилась на 27%.

– В течение нескольких лет мы отрабатывали эту технологию в порядке эксперимента на полигоне Карелии, – пояснил начальник Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций Виктор Скутин. – Постепенно проводили работу с отдельными грузотправителями, вносили в договоры согласованные нормы, регулирующие условия этой технологии. А в прошлом году сформировали проект по изменению технологии доставки и реализовали его в границах всего региона.

Этот принцип необходимо вносить также в техническую и технологическую документацию всех функционалов структуры ОАО «РЖД», считает Виктор Скутин. Железнодорожники не должны нести экономическую ответственность за задержку в пути следования подвижного состава собственников, если эта задержка произошла не по их вине.

Следует отметить, что коллектив Петрозаводского ДЦС отличается инициативностью и активностью в творческом преобразовании действительности. Улучшения здесь носят поистине постоянный характер. Во втором полугодии, например, планируется реализовать два проекта на станции Свирь, которые позволят привлечь дополнительные объёмы погрузки. В настоящее время разрабатывается технология обслуживания подъездного пути маневровым локомотивом станции с тем, чтобы клиент мог увеличить погрузку с 30 до 50 вагонов в месяц.

ПОД ЗНАКОМ КАЧЕСТВА

Конкурс проектов бережливого

Конкурс проектов бережливого производства в ОАО «РЖД» является способом вовлечения работников в достижение целей компании по повышению эффективности деятельности на основе оптимизации производственных процессов.

О конкурсе

В текущем году проводится работа по пересмотру положения о конкурсе «Лучшее подразделение в Программе проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД». В пересмотре положения принимают участие функциональные филиалы и железные дороги.

Основной упор при актуализации положения делается на упрощение порядка проведения конкурса и балансировке механизмов определения финалистов конкурса.

В целях повышения объективности проведения конкурса принято решение отказаться от проведения одного этапа конкурса, включающего в себя обязательное проведение 5С-аудитов на предприятиях-участниках.

В текущей экономической ситуации для компании в первую очередь важен экономический эффект, данному критерию отвечают проекты, по итогам реализации которых возникает реальная экономия – такие проекты соревнуются в номинации «Лучший экономически эффективный проект».

Вместе с тем реализуется масса проектов, экономический эффект от которых сложно измерить и подтвердить, при этом после реализации данных проектов возникает значительный технологический эффект.

С учетом данных особенностей и для мотивации работников, реализовавших подобные проекты, мы вводим отдельную номинацию в конкурсе – **«Лучший технологически эффективный проект»**.

Как и прежде, сохранена отдельная номинация для мультифункциональных проектов, подчеркивающая их значимость и потенциал в повышении эффективности деятельности компании.

Для номинаций «Лучшая железная дорога» и «Лучший функциональный филиал» с учётом опыта, полученного в процессе организации конкурса, пересмотрен механизм определения победителей.

В разрабатываемом положении о конкурсе также закреплен принцип, проверенный в 2016 году, согласно которому финальное интерактивное голосование является открытым, то есть оценки каждого участника голосования доступны всем участникам конкурса.

Цели организации конкурса

- повышение вовлечённости сотрудников и их мотивации к улучшению производственных процессов за счёт внедрения технологий бережливого производства в ОАО «РЖД»;
- повышение качественного уровня и экономической эффективности проектов бережливого производства;
- поощрение взаимного обмена опытом по внедрению технологий бережливого производства в ОАО «РЖД»;
- смещение фокуса внимания работников с небольших проектов на более крупные и мультифункциональные;
- выявление и тиражирование лучшего практического опыта и технологических решений, приёмов по внедрению инструментов бережливого производства;
- продвижение и популяризация философии бережливого производства в ОАО «РЖД»;
- повышение информированности персонала ОАО «РЖД» о лучших технологических решениях и приёмах по внедрению инструментов бережливого производства.

Задачи организации конкурса

- определение лучших проектов с экономическим, технологическим эффектом, мультифункциональных проектов, а также проектов, приносящих компании дополнительный доход, в рамках Программы проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД»;
- анализ полученных результатов внедрения технологий бережливого производства для тиражирования организационных и технологических решений;
- создание площадок для обмена опытом между участниками Программы проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД».

В конкурсе может принять участие любое структурное подразделение ОАО «РЖД», участвующее в Программе проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД» с одним проектом

Номинации конкурса

Лучший экономически эффективный проект

номинация для функциональных проектов, в которой основным критерием победы является размер экономического эффекта, полученного в результате реализации проекта, а также актуальность, оригинальность идеи и возможность тиражирования проекта.

Лучший технологически эффективный проект

номинация для проектов, в которой основным критерием победы является размер технологического эффекта, полученного в результате реализации проекта, а также актуальность, оригинальность идеи и возможность тиражирования проекта.

Лучший мультифункциональный проект

номинация для проектов, в которой основным критерием победы является размер экономического эффекта, полученного в результате реализации мультифункционального проекта, а также актуальность, оригинальность идеи и возможность тиражирования проекта.

Лучший функциональный филиал

номинация для функциональных филиалов, победители в которой определяются по итогам номинаций для проектов.

«Лучшая железная дорога» – номинация для железных дорог, победители в которой определяются по итогам номинаций для проектов.

Конкурсные работы

Конкурсная работа – это презентация выполненных мероприятий и достигнутых результатов в рамках реализации проекта по внедрению технологий бережливого производства или проекта, приносящего компании дополнительный доход. Допускается участие в конкурсе проектов бережливого производства, включённых в Сводную программу мероприятий по оптимизации операционной и инвестиционной деятельности ОАО «РЖД», при условии соблюдения требований положения о конкурсе.

Презентация проекта должна содержать в себе следующую информацию:

- название улучшаемого процесса;
- состав команды, работавшей над процессом;
- цели по улучшению процесса;
- перечень примененных инструментов бережливого производства;
- карта текущего состояния процесса;
- анализ процесса до изменений;
- таблица мероприятий;
- карта будущего состояния процесса;
- анализ процесса после улучшения;
- фактические данные по изменению процесса за определенный период и оцененный экономический и/или технологический эффект от реализации проекта.

В презентации также должны быть указаны краткие текстовые пояснения сути проведенной работы и достигнутые экономические и технологические эффекты, а также дальнейшие мероприятия по улучшению процессов. Презентация выполняется в соответствии с корпоративным шаблоном ОАО «РЖД» с учетом рекомендаций Центра построения и развития бережливой производственной системы. Фотографии, рисунки и чертежи, используемые в презентации, рекомендуется сжимать до минимально допустимого размера без потери качества изображения таким образом, чтобы общий размер презентации не превышал 4 Мб.

производства в ОАО «РЖД»

Информационно-методический материал для размещения на рабочих местах в структурных подразделениях холдинга «РЖД»

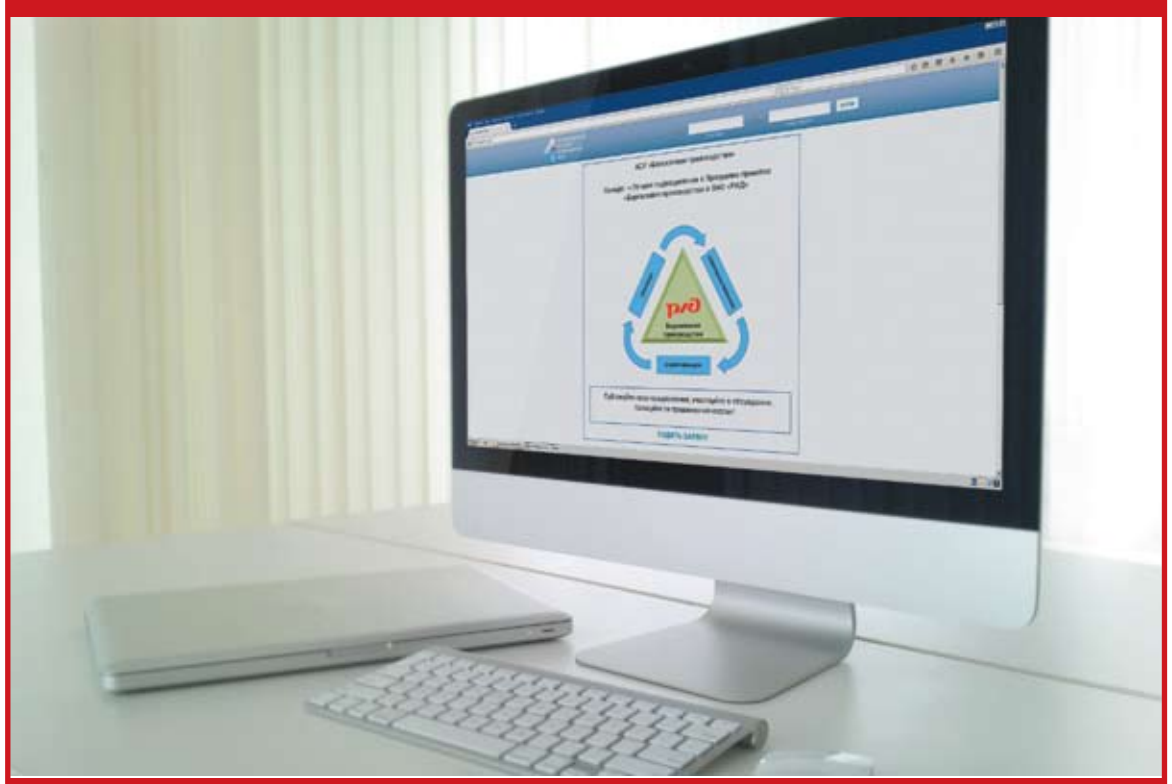
Этапы конкурса

ФИНАЛ
до 25 ноября
ПРОВЕДЕНИЕ ОТКРЫТОГО ГОЛОСОВАНИЯ
центральная конкурсная комиссия
и председатели территориальных конкурсных комиссий

II ЭТАП
до 25 октября
ОТБОР ПРОЕКТОВ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ УРОВНЕ
центральная конкурсная комиссия

I ЭТАП
до 25 сентября
ОТБОР ПРОЕКТОВ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

АСУ «Бережливое производство»



В целях упрощения процедуры отбора проектов в рамках конкурса используется система автоматизированного сбора, анализа и оценки предложений «4И», размещенная в сети интранет по адресу **http://10.248.33.117/** (АСУ «Бережливое производство»).

Статус «Участник конкурса» присваивается только по факту опубликования конкурсной работы (проекта) структурного подразделения в соответствующем запросе в АСУ «Бережливое производство».

I ЭТАП

Председатель территориальной конкурсной комиссии обеспечивает рассмотрение направленных заявок в АСУ «Бережливое производство» членами территориальной конкурсной комиссии.

От одной железной дороги допускается выход во второй этап не более 21 проекта для участия в номинации **«Лучший экономически эффективный проект»**, не более 21 проекта для участия в номинации **«Лучший технологически эффективный проект»** и не более 3 проектов для участия в номинации **«Лучший мультифункциональный проект»**. К каждому проекту, направляемому на второй этап конкурса, в системе АСУ «Бережливое производство» должна быть прикреплена справка об оценке годового экономического или технологического эффекта проекта.

По результатам рассмотрения конкурсных работ каждому проекту присваивается соответствующий статус (финалист I этапа). Проекты, имеющие статус «Финалист I этапа», образуют список финалистов I этапа конкурса на полигоне железной дороги. Данный список утверждается согласно установленному в ОАО «РЖД» порядку председателем территориальной конкурсной комиссии.

II ЭТАП

Члены центральной конкурсной комиссии рассматривают проекты в системе АСУ «Бережливое производство» и оценивают их исходя из размера экономического и технологического эффекта по проекту, а также на основе экспертной оценки представленных конкурсных работ, их актуальности, оригинальности идеи, соответствия стратегическим целям ОАО «РЖД» и возможности тиражирования проекта.

Центральная конкурсная комиссия рассматривает предложения каждого члена комиссии и по итогам данного рассмотрения выбирает не более пяти проектов-финалистов от каждого функционального филиала ОАО «РЖД».

Результаты рассмотрения заявок на 2 этапе оформляются протоколом и направляются во все функциональные филиалы и железные дороги.

В случае, если конкурсная работа вошла в число финалистов конкурса, руководитель проекта дополнительно готовит краткое резюме конкурсной работы в виде стандартной презентации по предлагаемому шаблону «Бережливое производство» (строго не более 5 слайдов, отражающих суть проведенной работы и достигнутые экономические и технологические эффекты, а также краткое текстовое пояснение к каждому слайду) и направляет его в Центр построения и развития бережливой производственной системы.

ФИНАЛ

Центр построения и развития бережливой производственной системы организует интерактивное подведение итогов конкурса с использованием модуля «Голосование» АСУ «Бережливое производство» в режиме видеоконференции. Во время него члены центральной конкурсной комиссии и председатели территориальных конкурсных комиссий путем открытого голосования в АСУ «Бережливое производство» оценивают прошедшие в финал конкурсные работы с точки зрения актуальности, оригинальности идеи и возможности тиражирования. Выставление оценок проектам во время голосования производится по пятибалльной системе, без возможности проставления оценок за собственные проекты.

По итогам каждого голосования определяются победители в соответствующих проектных номинациях согласно нижеприведенным критериям.

По итогам проектных номинаций определяются победители номинаций **«Лучшая железная дорога»** и **«Лучший функциональный филиал»** согласно определённым в положении критериям.

Победители конкурса

награждаются:

за **I место** – почетной грамотой ОАО «РЖД» (для каждой из номинаций) и соответствующим кубком;

за **II место** – дипломом (для каждой из номинаций) и соответствующей медалью;

за **III место** – свидетельством (для каждой из номинаций) и соответствующей медалью.

В номинациях **«Лучший экономически эффективный проект»** и **«Лучший технологически эффективный проект»** награда вручается руководителю команды, реализовавшей проект-победитель, либо по его решению – работнику, внесшему наибольший вклад в реализацию отдельного проекта или Программы проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД» в целом. Подразделению-победителю в номинации **«Лучший экономически эффективный проект»** вручается сертификат на право получения приза (технологическое оборудование, транспортные средства и т. д.), приобретение которого осуществляется установленным в ОАО «РЖД» порядком.

В номинации **«Лучший мультифункциональный проект»** награждается каждое подразделение, реализовавшее проект-победитель, а также главный инженер железной дороги, на которой реализован данный проект.

В номинациях **«Лучший функциональный филиал»** и **«Лучшая железная дорога»** награда вручается руководителю, ответственному за вопросы внедрения технологий бережливого производства, и/или по его решению работнику, внесшему наибольший вклад в реализацию отдельного проекта или Программы проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД» в целом.

По решению центральной конкурсной комиссии руководитель команды, реализовавшей проект-победитель, либо по его решению – работник, внесший наибольший вклад в реализацию отдельного проекта или Программы проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД» в целом, может быть представлен к присвоению звания **«Новатор ОАО «РЖД»** установленным порядком. К представлению на присвоение указанного звания допускаются лица, соответствующие критериям, установленным приказом ОАО «РЖД» от 29 июня 2012 года № 77 (ред. от 10 мая 2016 г.) «О видах поощрений в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги».

Информация о проведении конкурса и его итогах публикуется в отраслевых средствах информации, а также на сайтах «Бережливое производство в ОАО «РЖД» (на портале АСУ ОДИТ) и «Инновационный дайджест ОАО «РЖД» (**www.rzd-expo.ru**).

© Все права на представленные материалы принадлежат ОАО «РЖД». При использовании ссылка на правообладателя и источник заимствования обязательна.

30 июня 2017 года № 23 (14561)
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ГУДОК»

ПОД ЗНАКОМ КАЧЕСТВА | Спецвыпуск

WWW.GUDOK.RU/ZDR

МНЕНИЕ

Повысить заинтересованность

С 3-го по 6-е июля в Чите состоится сетевая школа-семинар по бережливому производству. Представители всех дорог готовят для обсуждения на круглых столах волнующие их проблемы. Какие актуальные вопросы считают необходимым вынести на общее рассмотрение эксперты Октябрьской дороги? Такой вопрос мы задали нескольким специалистам по БП разных служб и дирекций полигона ОЖД.

Андрей Симоненков,
начальник отдела стандартизации, сертификации, лицензирования и качества службы технической политики ОЖД:
– Дороги и дирекции живут общепринятыми календарными периодами: квартал, полугодие, год. А у финансистов годовая отчётность ориентирована на период «с октября по октябрь». По инженерной линии мы подаём данные об экономических эффектах по итогам года, а в четвёртом квартале обычно и завершаются проекты, и подтверждается эффект. Экономисты последние два месяца не учитывают. Получается, что колоссальная часть работы просто пропадает. В результате общий результат прошлого года по линии финансистов оказался меньше фактического, что повлияло на формирование фонда поощрения, величина которого зависит от суммы полученного эффекта. Следовательно, в нынешнем году мотивационный фонд окажется меньше необходимого для поощрения авторов и участников проектов. Это можно из запланированной на 2017 год цифры экономического эффекта, которая намного больше, чем в 2016-м. Вторая проблема заключается в том, что действие распоряжения старшего вице-президента компании №1401, предусматривающее вознаграждение за достижение эффекта от проектов в рамках оптимизации расходов в размере 20%, перестало действовать в нынешнем году, а новый порядок ещё не утверждён. Таким образом, работники, которые участвовали в проектах, реализованных в четвёртом квартале прошлого года, до сих пор не могут получить вознаграждение. Это – явный демотивационный фактор, не способствующий вовлечению широкого круга работников в процесс постоянных улучшений.

Алексей Золотов,
эксперт БП Октябрьской дирекции по тепловодоснабжению:
– В рамках стратегии развития на период до 2030 года руководство ОАО «РЖД» обозначило эффективность производственных процессов как одну из ценностей холдинга. В качестве одного из путей достижения поставленных целей решено использовать метод бережливого производства. Уже несколько лет широко применяется такой инструмент, как производство улучшений в рамках так называемых функциональных/мультифункциональных проектов. На уровне старшего вице-президента расписан порядок действий, приняты необходимые нормативные акты, цифры достигаемого экономического эффекта перекрёстно перепроверяются дорогой и центральными дирекциями. А работники участвуют в проектах с неохотой. Почему? Потому что людям перестали платить первоначально установленное вознаграждение. У специалистов, отвечающих за программу бережливого производства, есть точные данные, сколько проектов с подтверждённым положительным эффектом передано в Москву в ЦБПС в IV квартале прошлого года. Но до сих пор авторы и участники не получили полагающихся вознаграждений, а на этот год установлены новые планы, которые необходимо выполнять. Но на одном административном ресурсе далеко не уедешь, без прямой заинтересованности трудящихся в улучшении процессов мы будем только делать вид, что всё постоянно улучшается.

РАЗВИТИЕ

Без остановок в парке приёма

Изменение технологии осмотра поездов сэкономило время и трудовые ресурсы

Вагонооборот на станции Лужская превышает 3,5 тыс. вагонов в сутки – и это только начало

ИВАН КУРГОВ

Функциональный проект «Оптимизация технологии процесса технического обслуживания поездов на станции Лужская» стал самым результативным за весь период внедрения бережливого производства не только в Октябрьской дирекции инфраструктуры, но и на всём полигоне ОЖД. Годовой экономический эффект составил около 70 млн рублей.

Грузопоток в морской порт Усть-Луга постоянно возрастает, и станция Лужская с каждым месяцем принимает всё больше поездов. Соответственно с ростом работы требуется всё больше сотрудников для обеспечения технологического процесса. Число работников вагонного хозяйства, например, в 2016 году должно было составить 396 человек, из них 338 – осмотрщиков-ремонтников, 50 – ревизоров по сохранности парка. Только на оплату труда такого количества работников потребовалось бы около 146 млн рублей в год, а на отчисления в страховые фонды – более 40 млн рублей. Реализация проекта улучшения «Оптимизация технологии процесса технического обслуживания поездов на станции Лужская», разработанного в эксплуатационном вагонном депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский позволила минимизировать численность персонала и эксплуатационные расходы структурного подразделения. Руководитель проекта – начальник ВЧД-11 Евгений Проскунин.

– Когда для станции Лужская разрабатывался технологический процесс осмотра поездов, перед нами встала проблема набора кадров, – рассказывает Евгений Владимирович. – Во-первых, найти и обучить 395 человек для новой станции, которая находится в 70 километрах от ближайшего города Кингисепп, весьма непросто. А ведь нужно ещё обеспечить их жильём. Во-вторых, при этом значительно увеличивался бюджет расходов, а мы живём в режиме жёсткой экономии. Мы решили пересмотреть технологию осмотра, с учётом установленных на подходах к Лужской диагностических средств и устройств.

По существу, авторы проекта «Оптимизация технологии процесса технического обслуживания поездов на станции Лужская» упростили производственный процесс, удалив не обязательное его звено – осмотр поездов в парке приёма. В результате внедрения новой технологии штат сотрудников сократился (по сравнению с типовой) на 145 человек, фонд оплаты труда – на 59,6%, отчисления в бюджет и страховые фонды – на 53,7%. Это позволило также сократить общее время нахождения вагонов с 225 до 194 минут и снизить эксплуатационные расходы на техническое обслуживание поездов на 50%.

> По предварительным расчётам для обслуживания станции Лужская требовалось почти 400 вагонников. Однако изменение технологии позволило значительно уменьшить эту цифру

Проект разрабатывался с учётом тех новейших технических решений, которые появились в последние годы на железных дорогах России.

– Решая проблему оптимизации потребных ресурсов, мы максимально использовали новые возможности, появившиеся в результате внедрения устройств КТИ, КТСМ, WILD, ПАК, – говорит начальник технического отдела депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский Анатолий Румянцев, которому и принадлежит идея проекта. – Данные устройства установлены на подходах к станции, и вся информация о состоянии подвижного состава поступает в единый диспетчерский центр, и в случае обнаружения дефекта вагон или отремонтируют сразу же по прибытии на станцию, или отцепят. Около 65% неисправностей вагонов, как показывает практика, выявляются диагностическими техническими средствами. Мы взвесили все риски, и решили отказаться от осмотра поездов в парке приёма. Таким образом, мы осуществили переход на «безлюдную» технологию. За счёт этого и достигнут столь значительный экономический эффект.

Авторы проекта рассудили, что за те несколько километров, которые проверенный диагностическими устройствами вагон пройдёт от парка прибытия до станции Лужская-Сортировочная, ничего страшного с ним произойти не должно. А после роспуска поездов с горки и формирования новых составов, подвижной состав будет осмотрен в парке отправления.

Уже сейчас вагонооборот на Лужской – около 3,5 тыс. вагонов в сутки. По технологии техобслуживания требуется 12 осмотрщиков-ремонтников в смену. После выхода на прогнозируемые объёмы переработки число работников должно было возрасти до 21. При этом, конечно, значительно увеличился бы и фонд оплаты труда. В целом на обеспечение типовой технологии процесса техобслуживания поездов потребовалось бы 395 человек, а на оплату их труда – 145 932 тыс. рублей в год. Гостиниц и общежитий на станции Лужская нет, ближайший город, Кингисепп, расположен за несколько десятков километров. «Потребовалось бы, как минимум, 70 квартир. Строительство необходимого количества жилья, мы даже не рассматривали, подсчитывая эффект от проекта, это – отдельный вопрос», – заметил Анатолий Румянцев. В общем, авторы функционального проекта «Оптимизация технологии процесса технического обслуживания поездов на станции Лужская» убили сразу нескольких зайцев, совокупная экономия эксплуатационных расходов от его реализации даже выходит за рамки суммы, заявленной в паспорте.

Оптимизация расходов стала задачей номер один в последние годы для больших и малых компаний. Анализируя традиционные процессы, в структурных подразделениях Октябрьской дирекции инфраструктуры ищут решения, позволяющие оптимизировать типовые технологии без ущерба производству и с выгодой для экономики.

РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ

Учитель, воспитай ученика!

Электромеханик Тверского регионального центра связи Дмитрий Шаталов признан одним из самых эффективных рационализаторов на полигоне Октябрьской дороги в 2016 году.

Несмотря на молодость, Дмитрий Шаталов уже подал несколько рацпредложений

АРХИВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Экономический эффект от внедрения поданного молодым специалистом предложения по оптимизации схемы работы канала общетехнологической телефонной и оперативнотехнологической связи на участке Москва-Пассажирская – Останкино – ЭЧ-1 составит более 500 тыс. рублей. – В настоящее время в данной сети в качестве каналообразующего оборудования используется первичный мультиплексор (ОГМ-30Е), а систем передачи синхронной цифровой иерархии – мультисервисный мультиплексор (СМК-30mux) и аппаратура третичного временного группообразования с линейным оптическим трактом (ТЛС-31), – пояснил старший электромеханик Московского участка Владимир Исаев. – Данная схема имеет ряд недостатков. Абоненты общетехнологической связи поданы с разных автоматических телефонных станций. Как следствие, ёмкости АТС используются нерационально. Кроме того, оборудование ОГМ-30е в силу износа материальной базы имеет нестабильный канал мониторинга и управления, что лишает возможности оперативно реагировать на сбои в работе оборудования. Многозвеньевая схема построения имеет сложную структуру, что снижает коэффициент надёжности и эффективность использования имеющегося оборудования.

В целях оптимизации общетехнологической и оперативнотехнологической связи Дмитрий Шаталов предложил установить коммутационную станцию СМК-30кс производства ОАО «Пульсар Телеком» интегрировать её с действующей системой передачи на СМК-30mux, перевести телефонных абонентов на одну АТС и таким образом построить линейную схему вместо многозвеньевой. По словам Владимира Исаева, рацпредложение позволит высвободить до четырёх единиц ОГМ-30е, увеличить ёмкость одной АТС за счёт перевода абонентов на другую и высвободить один из потоков Е1 на оборудовании ТЛС-31. В итоге это даст возможность комплексного решения задачи. При этом повысится надёжность предоставляемых услуг связи, ведь новое оборудование имеет многофункциональную систему мониторинга и администрирования, что позволяет более эффективно анализировать внутреннее и внешнее его состояние.

На Московский участок РЦС-1 Дмитрий пришёл после окончания вуза три года назад, но в РЦС его уже считают профессионалом. Он быстро освоил монтаж и включение в работу различных видов мультиплексоров и коммутационных станций. Принимал непосредственное участие в пусконаладочных работах оборудования ООО «Пульсар-Телеком» СМК-30КС на участке Москва – Клин и в организации канала связи совещаний на оборудовании КЦСС на станции Ховрино. Самостоятельно освоил настройку конвертора N-Port и подготовил методический материал для коллег по этой теме. В заслуги Дмитрию можно поставить также запуск оборудования CISCO 2811 для организации биллинга на пункте экипировки поезда «Сапсан», успешное освоение и использование в работе модуля ECMA – учёт ресурсов. Кроме того, он осуществляет оперативное прикрытие участка в нерабочее время. Недавно молодому сотруднику присвоено звание «Электромеханик 2 класса».

– За недолгое время работы Дмитрий Шаталов зарекомендовал себя квалифицированным, трудолюбивым, исключительно дисциплинированным специалистом, – отзывается о нём заместитель начальника РЦС-1 Михаил Желудков. – Полигон у нас ответственный и сложный, и нужно хорошо знать организацию связи в пределах границ обслуживания, чтобы не допускать сбоев в работе устройств, принимать правильное решение при нарушении их нормальной работы. Особенно ценно, что Дмитрий постоянно повышает свои технические знания и использует их в работе.

Дмитрий Шаталов после вуза попал в «хорошие руки». Так получилось, что первым его наставником стал Владимир Исаев, специалист широкой эрудиции и рационализатор со стажем. А главное, неравнодушный человек, заинтересованный в привлечении молодых специалистов на дорогу.

– Молодёжь сегодня мечтает больших зарплатах, о стремительной карьере. Это правильно. Но чтобы достичь высот в профессии, надо начинать с малого. Стабильная работа, социальные гарантии – это хорошая стартовая площадка для начала карьеры, – рассуждает Владимир Исаев. – Работа на железной дороге для людей, нацеленных на достижение результата, открывает большие возможности. Я, конечно, старался вдохновить Дмитрия и рад, что он реализует свой потенциал.

Материал спецвыпуска подготовила Галина Морозова

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

ПЕНСИЯ В ДЕТАЛЯХ

Лицензия №234/2 выдана ФСФР 22.03.2005 г. Реклама 8 800 775 15 20 www.npfb.ru

Как сохранить и приумножить?

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»

Дмитрий Владимирович Осипов, директор Октябрьского филиала НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», отвечает на вопросы клиентов: о доходности пенсионных счетов клиентов, индексации пенсий в 2017 году и дополнительных способах накопления

Моему сыну 25 лет, он тоже работает в РЖД. Советую ему вступить в корпоративную пенсионную систему, но он не понимает, зачем начинать копить на пенсию так рано. Порекомендуйте, как убедить его.

Илья Красильников

Всё просто: чем раньше человек задумывается о пенсии, тем больше успевает сделать для того, чтобы обеспечить себе достойный уровень жизни после завершения карьеры. Если говорить о корпоративной пенсионной системе работников ОАО «РЖД», у молодых железнодорожников есть два существенных преимущества: невысокий тариф пенсионного взноса и длительный период формирования пенсии, которые в сумме дают результат. Например, работник, вступивший в систему НПО в 25 лет, будет отчислять меньше, чем его коллега, который долго сомневался и присоединился к системе НПО, допустим, в 40 лет. В то же время накопить молодой работник успеет больше и, соответственно, его корпоративная пенсия будет выше. Система НПО железнодорожников достаточно гибкая и даёт возможность подобрать выгодные условия формирования пенсии, в том числе в зависимости от возраста вступления. Специалисты любого отделения фонда, а также консультанты нашей бесплатной справочной службы смогут подробно рассказать обо всех вариантах участия в корпоративной пенсионной системе и помогут выбрать наиболее подходящий для вашего сына.

Куда фонд вкладывает средства железнодорожников?

Ирина Поспелова

К выбору активов для инвестирования средств пенсионных резервов фонд подходит очень тщательно, ведь наша цель – обеспечить клиентам стабильную доходность. Все инвестиционные проекты проходят жёсткий отбор и отвечают требованиям фонда по надёжности.

Средства пенсионных резервов вкладываются в государственные ценные бумаги, акции и облигации надёжных российских предприятий, паи инвестиционных фондов, банковские депозиты, высококачественную коммерческую недвижимость. Деньги для будущих пенсий железнодорожников работают в транспортной отрасли, энергетике, финансовом секторе. Результатом нашей инвестиционной политики стала доходность в размере 10% по итогам работы в 2016 году, начисленная на счета клиентов. Она значительно превысила как гарантированную ставку доходности, равную 4%, так и инфляцию 5,4% по итогам 2016 года. Накопленная доходность с 2003 по 2016 год достигла 229,7%.

ПРЕИМУЩЕСТВА НПО ДЛЯ МОЛОДЫХ РАБОТНИКОВ

Расчёт сделан при условии назначения негосударственной пенсии по достижении общеустановленного пенсионного возраста – 60 лет для мужчин и исходя из среднего уровня доходности за 2003–2016 гг. – 9 %. Данный показатель отличается от гарантированной ставки доходности – 4%. Расчёт носит приблизительный характер. Фонд не несёт обязательств по начислению пенсии исходя из данного расчёта.

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»

Надо добавить, что в «Юном железнодорожнике», наряду с физкультурно-оздоровительным, трудовым, профориентационным, социально-коммуникативным направлениями, в большом почёте патриотическое воспитание. Во время первой смены обитатели лагеря отметили День России, а 22 июня – День памяти и скорби. Обучаясь в «академии околовсяческих наук», ребята постигали азы журналистики и в итоге выпустили в свет 6 номеров информационного листка «Вести ЮЖД».

Всё это стало возможным благодаря большой подготовке лагеря, в которой участвовали работники всех служб и региональных дирекций, расположенных на полигоне Санкт-Петербург-Витебского территориального управления. Такой масштабный характер коллективная помощь ДОЛ «ЮЖД» приобрела с подачи начальника дороги Владимира Голоскокова, который во время комиссионного осмотра побывал в Опухликах, узнал о нуждах лагеря и призвал всех оказать ему всестороннюю поддержку. В результате, помимо плановых мероприятий дирекции социальной сферы и традиционной помощи профсоюза. дорожную здравницу всем миром готовили к лету и создали здесь условия, необходимые для полноценного отдыха и оздоровления детей железнодорожников.

Общими усилиями обновили спальные корпуса и служебные здания, привели в порядок территорию лагеря. На пищеблоке отремонтирован цех по мойке кухонной посуды, а для цеха готовой продукции приобретены три новых холодильных шкафа, установлены кондиционеры в обеденном зале. Сделан капитальный ремонт клуба и одного из спальных корпусов. Ход всех работ постоянно контролировали заместитель начальника дороги по Санкт-Петербург-Витебскому региону Роман Горин, начальник ДСС Мечислав Жигало, председатель Дорпрофжела Александр Голубев и его заместитель Николай Марушевский, а также руководители служб и дирекций, чьи работники участвовали в благоустройстве лагеря и его территории. И вот результат – первая смена в «Юном железнодорожнике» удалась на все сто!

Елена Ануфриева

> Система НПО железнодорожников достаточно гибкая и даёт возможность подобрать выгодные условия формирования пенсии, в том числе в зависимости от возраста вступления

Индексация негосударственных пенсий проводится по решению Совета фонда, когда есть финансовая возможность. В 2017 году фонд в третий раз подряд повышает пенсии. В прошлые годы – 2015-й и 2016-й – индексация коснулась 38 тысяч клиентов: в возрасте от 80 лет, инвалидов, ветеранов ВОВ и других категорий получателей. В текущем году выплаты повышены ещё 60 тысячам наших клиентов. Для тех, чей возраст на 31.12.2016 составил 70 и более лет негосударственная пенсия увеличена на 15%. Для клиентов, которым по состоянию на 31.12.2016 установлена первая группа инвалидности, индексация выплат составила 70%. На 50% увеличены выплаты пенсионерам, которые по состоянию на 31.12.2016 имеют трёх и более несовершеннолетних детей, либо ребёнка-инвалида, либо инвалида с детства, или являются по отношению к несовершеннолетнему ребёнку единственным родителем (опекуном). При этом выплаты не повышены тем, кому были проиндексированы в 2015 и в 2016 годах.

Добавлю, что при назначении негосударственной пенсии в её размер закладывается будущий ежегодный доход в размере 4%, который фонд будет начислять на остаток средств на счёте клиента, получающего пенсию.

Слышала, что теперь можно формировать в фонде вторую негосударственную пенсию, только без участия работодателя. В чём суть этого предложения?

Лариса Серова

Действительно, в этом году фонд разработал для клиентов новый финансовый продукт – программу индивидуального пенсионного обеспечения. Это альтернативный банковскому вкладу способ сохранить свои сбережения. В последнее время Банк России планомерно понижает ключевую ставку, и вслед за ней снижаются ставки по банковским депозитам. Так, средневзвешенная ставка вкладов для физических лиц (без учёта вкладов «до востребования») в апреле 2017 года составила 6,52%. В то же время по итогам работы фонда в 2016 году на счета клиентов была начислена доходность 10%.

Механизм действия программы индивидуального пенсионного обеспечения очень прост. Вы заключаете индивидуальный договор с фондом и делаете первый взнос, а затем продолжаете пополнять счёт. При этом размер первого и последующих взносов, а также их периодичность вы определяете самостоятельно. Фонд, как и в случае с корпоративной пенсией, инвестирует эти средства и ежегодно начисляет вам доход. После выхода на заслуженный отдых вы будете получать две негосударственные пенсии – корпоративную и индивидуальную.

Кроме более привлекательной доходности у индивидуального пенсионного обеспечения существуют и другие преимущества по сравнению с вкладами. Так, клиент НПФ может оформить социальный налоговый вычет в пределах 120 тысяч рублей, ведь по закону пенсионные взносы не облагаются НДФЛ, а значит, 13% от суммы, перечисленной за год в НПФ, можно вернуть.

Справочная служба НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»: 8-800-775-15-20. Звонок из любого региона России бесплатный.

Если вы ещё не вступили в корпоративную пенсионную систему железнодорожников, то заполнить необходимые документы и присоединиться к договору НПО вам поможет сотрудник кадровой службы по месту работы.

ЛЕТО

В «Республике детства»

В Опухликах отдыхают 227 детей из Псковской, Новгородской, Тверской областей, Петербурга и Карелии

Сегодня заканчивается первая смена в старейшем оздоровительном лагере ОЖД «Юный железнодорожник», которому в этом году исполнилось 88 лет.

Победительницы конкурса «Коса – гордость России»

АРХИВ ДОЛ «ЮНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК»

К сожалению, из-за холодной дождливой погоды ребятам не удалось загореть и покупаться в озере Малый Иван, на берегу которого расположен лагерь. Но зато взрослые подготовили для них такую насыщенную программу, что скучать не пришлось никому. Чего стоит хотя бы проект ОАО «РЖД» «Дороги будущего», включающий в себя профориентацию, экологическое воспитание, изучение английского языка, знакомство с правилами личной безопасности и многое другое, необходимое для полноценного развития подростка.

Но главной «фишкой» ДОЛ «Юный железнодорожник» стала собственная новая воспитательная программа «Республика детства». В республике (лагере) 9 городов (отрядов), в которых живут граждане (ребята), о благополучии которых заботятся мэры и их советники (воспитатели и вожатые). Всё, что здесь происходит, направлено на гармонизацию личности, развитие творческой индивидуальности, толерантности, на осознание простой истины: «Я один ничего не могу, а вместе мы – сила!». Каждый отряд собирает свою «гору самоцветов», состоящую из разноцветных ромбиков, которые выдаются ребятам за те или иные заслуги и добрые дела. Например, синий цвет означает успехи в спорте, красный – победу в любом конкурсе, а жёлтый – участие в творческом. Розовыми ромбами поощряется поддержание чистоты территории и дежурства в столовой, зелёные выдают за поступки, укрепляющие дружбу и товарищество, салатные – за участие в экологических мероприятиях, а оранжевые – за проявление лидерских качеств... В конце смены наглядно видно, у кого какие приоритеты, и на каком поприще отличился данный отряд.

ОРГАНИЗАТОР Гудок издательский дом
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР БЛАГОСОСТОЯНИЕ НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД
ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЁР Роспрофжел
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЁР ЛокоТех

VI ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС
«ДОСКА ПОЧЕТА»
2017
МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ
И ВЫ МОЖЕТЕ В ЭТОМ ПОМОЧЬ

ДОСКА ПОЧЁТА
отраслевой конкурс

реклама

Отправить информацию о герое: DOSKAPOCHETA@GUDOK.RU
8 (499) 262-58-69
Все подробности о конкурсе на сайте: HTTP://DOSKAPOCHETA.GUDOK.RU

30 июня 2017 года № 23 (14561)
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ГУДОК»

ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ | Панорама недели

WWW.GUDOK.RU/ZDR

СПАРТАКИАДА

И воля к победе!

В солнечный субботний день на базе учебно-тренировочного центра «Кавголово» разыгрались настоящие спортивные баталии. Санкт-Петербургский отдел Дорпрофжела вновь организовал традиционную летнюю спартакиаду работников региона, которая является первой ступенью международных игр «Спорт поколений».

Ставка делалась на сохранение традиций массового спорта и укрепление семей и связей поколений. За победу сражались 20 команд железнодорожников, для которых спорт – неотъемлемая часть жизни, основа здоровья и успешной командной работы. Здесь собрались машинисты, путейцы, движенцы, технологи, инженеры и даже медики. Соревновались в беге, прыжках в длину, гиревом спорте, подтягивании, отжимании, пляжном волейболе, мини-футболе.

В беге на 100 метров среди женщин победила Александра Ястребова из Зеленогорской дистанции пути, на 500 метров – Наталья Мигалева из Санкт-Петербург-Финляндской дистанция пути. Среди мужчин в стометровке и в беге на 1 000 метров лучшим стал Вадим Коробов из Санкт-Петербургского участка дирекции по тепловодоснабжению. В футболе победила Зеленогорская дистанция пути, а в пляжном волейболе – Санкт-Петербург-Финляндская дистанция пути.

В общекомандном зачёте успех сопутствовал команде Санкт-Петербургского участка дирекции по тепловодоснабжению – ей вручили ежегодный переходящий «Кубок Победы». 2-е место завоевала Зеленогорская дистанция пути, 3-е место поделили три команды: моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский, Санкт-Петербург-Финляндской дистанции пути и дорожной клинической больницы.

Анастасия Айларова

ТУРНИР

Мастера балтийского бильярда

На петербургском турнире по новусу «Невские звёзды» технолог ИВЦ Сергей Михайлов со своим напарником заняли 1-е место.

В новусе, или, как его ещё называют, балтийском бильярде работники и ветераны ОЖД добиваются новых побед. Подтверждая своё мастерство, они не только выступают на соревнованиях, но и сами организуют турниры.

На магистрали новус появился благодаря ветерану-железнодорожнику с 45-летним стажем Александру

Александр Лесник и Сергей Михайлов с Ирено Ивиной, председателем петербургской федерации новуса

АРХИВ СЕРГЕЯ МИХАЙЛОВА

Леснику. Познакомившись с этой игрой ещё в детстве во время поездок в Прибалтику, он своим увлечением заинтересовал многих коллег. Он основал самую первую в Петербурге – и в стране! – секцию новуса в ДК Рыбацкое и к её недавнему 15-летию здесь провели международный турнир с участием спортсменов из Эстонии и Латвии. А. Лесник принял участие в этапе Кубка мира в Польше. А в этапе мирового Кубка в Москве железнодорожников было больше и они выступили успешно. Так, электромонтёр АХЦ Сергей Люкшин вошёл в десятку сильнейших спортсменов в личном первенстве. Александр Лесник со своим напарником стали лучшими среди российских пар. На соревнованиях, где много игроков из разных стран, всегда царит дружеская атмосфера – и никаких разговоров о политике.

В августе в Петербурге впервые состоится встреча, где в составе каждой команды – трое мужчин и одна женщина. Железнодорожникам не хватает представительницы прекрасного пола. Если кто-то хочет освоить эту игру, в которой женщины показывают прекрасные результаты, – добро пожаловать.

Наталья Александрова

УВЛЕЧЕНИЕ

Полёты во сне и наяву

Заместитель главного врача дорожной больницы по хирургии планирует совершить в этом году свой тысячный прыжок

Прыжки с парашютом дают выход эмоциям и огромный положительный заряд

АРХИВ МИХАИЛА ЖЕЛНИНОВА

Самолёт набирает высоту: километр, два, три, четыре... Внизу – словно игрушечные домики, деревья, водоёмы, вокруг – облака и бездонное небо – среда обитания парашютиста и плацдарм для борьбы с самим собой. Один шаг за пределы самолёта и целая минута свободного падения. А потом ещё семь – парения под ярким куполом в унисон с воздушными потоками...

Испытав однажды непередаваемое чувство полёта, остановиться невозможно. И снова, и снова стремишься в небо, чтобы лететь, расправив руки-крылья, ощущать невесомость своего тела и владеть им, управляя как послушным механизмом.

Михаил Желнинов пришёл в этот спорт лет 15 назад. Хирургия, которая стала главным и любимым делом его жизни, сопряжена с постоянным нервным и физическим напряжением. А прыжки с парашютом дают выход эмоциям, накапливающейся отрицательной энергии и, что очень важно, огромный положительный заряд. Почти такой же, как тот, что получает врач при виде выздоравливающего пациента, которого он спас от тяжёлой болезни, а иногда и от смерти. И чем больше спасённых жизней на счету у практикующего хирурга, тем увереннее его руки.

Так и в парашютизме. Каждый новый прыжок – это вклад в копилку собственного опыта. И дополнительная защита от ошибки, на которую не имеешь права. В операционной он отвечает за жизнь своего пациента, а в воздухе, совершая тандем-прыжки в качестве инструктора, – за безопасность своего клиента.

До того, как стать инструктором по парашютному спорту, Михаил Георгиевич прошёл немалый путь. Сначала получил хорошую школу в Первом Санкт-Петербургском Императорском аэроклубе, где когда-то учились и Чкалов, и Кожедуб, и другие люди с всемирно известными именами. Азы мастерства он постигал под руководством Владимира Полозова – тренера сборной Северо-Запада по парашютному спорту. Навсегда запомнил он его уроки и принципы, главный из которых – максимальная безопасность: «Нельзя приближаться туда, откуда нет возврата!». Изучал теорию, совершенствовался и в практике. Совершал одиночные прыжки и в спортивных двойках, участвуя в групповой воздушной акробатике. Со временем ему присвоили категорию Д – потолок для инструктора. Но, несмотря на это, он постоянно тренируется в аэродинамической трубе, сдаёт экзамены, получает допуски в Москве – таковы жёсткие требования и они совершенно оправданны.

Михаил Георгиевич шутит, что приобщая других людей к этому спорту, давая им почувствовать сказочное ощущение полёта, он, питается их положительными эмоциями, становится энергетическим вампиром. Но мне думается, что он сам – источник позитива, который даёт уверенность партнёру по тандему, лишает его страха.

Недавно Михаил Желнинов открыл свой новый воздушный сезон. На его счету – 955 прыжков с парашютом, и в этом году он намерен дойти до тысячи. Беря пример с отца, уже 20 прыжков совершил его 26-летний сын Сергей, а Саша, которому пока только 9 лет, ещё только мечтает о небе. Но зато он занимается бегом, которым тоже увлечён Михаил Георгиевич. Он – участник десяти марафонов: пять раз бежал «Белые ночи» в Питере, два – по Дороге жизни, покорял дистанции в Вене, Берлине и Мюнхене. И каждая новая дистанция для него – это экстрим, возможность работать на пределе сил, преодолевать себя.

> Каждый новый прыжок – это вклад в копилку собственного опыта

Не каждый наделён такими физическими и психическими данными. Но заниматься воздушным спортом хотят все и даже люди с ограниченными возможностями, но пока они могут летать только во сне. А Михаил Желнинов, участвуя в специальной программе по социальной адаптации инвалидов, даёт им такую возможность. Как врач, он считает, что прыжки с парашютом полезны даже больным церебральным параличом. Ведь положительные эмоции лечат лучше любого лекарства.

Елена Ануфриева

КАЛЕЙДОСКОП

Самая – самая

Премию «Молодёжный Оскар» города Бабаево в номинации «Дорогой добрых дел» получила из рук мэра молодая железнодорожница, электромеханик дистанции СЦБ Анна Федяшова. Этой девушке чуть больше двадцати, но она уже член городского молодёжного парламента и общественного совета при МО МВД России «Бабаевский», инициатор проектов, словом, спортсменка, красавица... и хороший специалист. Также на официальном приёме в местной администрации накануне Дня города презентацию своей общественной деятельности представил Союз молодёжи железнодорожного узла Бабаево, в который входит Анна.

Здрасьте, мишки

Косолапые гости посетили на днях садово-огородное товарищество «Малинники» под Кандалакшей. Перепуганные дачники сообщили в полицию и охотобщество, что между участками спокойно разгуливают две больших медведицы с медвежатами, не обращая внимания на истошный собачий лай. Как выяснилось, они пришли поискать пищи. По данным областного министерства природных ресурсов и экологии, за последние несколько лет численность медведей в регионе значительно выросла, достигает 930 особей. В поисках кормовой базы они всё чаще выходят к людям, их привлекают свалки с пищевыми отходами.

История со слоном

Свой очередной день рождения скоро отметит Зеленогорское сельское поселение Тверской области с населением в 1 500 человек, на гербе которого нарисован... индийский слон. И, что естественно, это единственный такой местный герб в России. По сведениям тверского информагентства, в 1890-е один полковник открыл здесь завод рисовой пудры и крахмала с товарной маркой «Белый слон». Продукция была популярна в Европе, ей присуждались золотые медали. В 1911 году было создано акционерное общество крахмального завода «Слон». Затем прилежащий посёлок стал называться – Слон, после революции и до 1968 года – Красный Слон. Недавно, когда поступило указание создавать официальные гербы сельских поселений, о слоне вспомнили, вставили его в герб и не без дискуссий утвердили в Геральдическом совете при президенте РФ.

Территория песни

Четвёртый фестиваль авторской песни и поэзии «Изборская крепость» откроется 6 июля в Псковской области. Для приёма участников фестиваля под стенами древней крепости Изборска будет организован палаточный лагерь. В программе мероприятия – концерты псковских и иногородних бардов-исполнителей, клубов авторской песни. Заключительным аккордом фестиваля станет гала-концерт и награждение победителей. Почётным гостем праздника песни будет поэт, гитарист и автор-исполнитель Александр Дольский.

Подготовил Владимир Фёдоров

ДОРОГИ, КОТОРЫХ НЕТ

Грандиозный замысел

Сто лет назад в России вовсю шла реализация проекта линии Петроград – Орёл, который можно считать самым значительным из тех, что задумывались в европейской части страны.

До сегодняшнего дня сохранились массивные опоры недостроенного железнодорожного моста через Волхов

ТАТЬЯНА КУЦЕНИНА

Предыстория его началась ещё в 1909 году, когда междуведомственная комиссия наметила изыскание линии Орёл – Нарва по представлению статского советника Цехановского. Предполагалось, что она будет способствовать уменьшению стоимости хлеба. Тогда дело не сдвинулось. Но Цехановский не сдался и 3 года спустя представил новый проект – уже как учредитель общества Петровской ж.д. Санкт-Петербург – Орёл, которая начиналась в столице новым вокзалом в районе Обводного канала и Тамбовской улицы. Однако теперь он был уже не один. Свой вариант линии представили инженер путей сообщения Васильев с кандидатом прав Юрковским и Московско-Виндаво-Рыбинская ж.д. Из трёх соискателей Комиссия о новых железных дорогах выбрала последнего как наиболее солидного.

Дорога постаралась устроить свою линию наиболее прямолинейно. Уж как просили жители города Белого, чтобы чугунка прошла через него, но МВР выявила удлинение на 23 версты и заменила этот вариант веткой от Белого до Микина. Отказалась она и от станции в Петербурге: дорога примыкала к её Витебской линии в районе Царского Села. Отсюда она через Радофинниково шла к Новгороду, далее на Демянск, Пено, Ильмановку, Микино и, покидая нынешнюю территорию ОЖД, – Вязьму, Сухиничи, Болхов. Заканчивалась эта крупная дорога длиной более чем в 850 вёрст станцией Орёл МВР ж.д., откуда шла ветка к Орлу Московско-Курской дороги. Но и это было ещё не всё.

В комплекс решили включить реализацию давней идеи соединения Ревеля с Москвой. Это вылилось в линию Смоленск – Юрьев (536 вёрст). Значительная её часть должна была проходить через Новосокольники, Новоржев и Берёзки. Добавили ещё ветки Себеж – Опочка и Княжьи Горы – Микулино Городище. Кроме того, по требованию военных (уже шла Первая мировая война) в комплекс включили линию Луга – Новгород – Валдай. Они же расставили и приоритеты: в первую очередь должны построить линию Луга – Новгород (её начали в октябре 1915-го), во вторую – Царское Село – Новгород (апрель 1915-го) и в третью – Новгород – Валдай (апрель 1916-го).

Строительство шло с большими проблемами. Из-за нехватки рабсилы на него привезли сотни китайцев, но скудное питание и цинга вызвали их массовое бегство. Реализации третьей из указанных линий противодействовала Археологическая комиссия, которой не нравилось место мостового перехода через Волхов – вблизи Юрьева монастыря. Наконец, сами же военные заставляли строителей разбирать рельсы и отправлять на более нужные стройки. А мостовые фермы для волховского моста, изготовленные на Путиловском заводе, отправили на юг для прифронтовой линии.

Что же в итоге было построено? До ВОВ успешно действовала линия Псков – Полоцк, трансформированная из Смоленск – Юрьевской. Но во время войны её разрушили и позже не восстановили. Также видоизменили линию Царское Село – Новгород в Павловск-2 – Новгород. Первоначальному замыслу соответствуют лишь линия Луга – Новгород, сооружённая в 1917 году. А от 135-вёрстной дороги Новгород – Валдай построили лишь ветку Валдай – Крестцы, хотя к концу 1919-го на ней уже имелись все искусственные сооружения и 40% главного пути. Работы в нынешних Псковской, Смоленской и Орловской областях ограничились изысканиями.

Алексей Островский

ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ 12+ № 23 (14561) 30 июня 2017 года

Филиал ОАО «Издательский дом «Гудок». Отраслевое СМИ.
Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство ПИ № ФС 77-52520 от 21.01.13 г.

Учредители: ОАО «Российские железные дороги», Дорожная территориальная организация Роспрофжел на Октябрьской железной дороге.
Издатель: ОАО «Издательский дом «Гудок». ***Адрес издателя:*** 105066, Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3.

Адрес редакции: 190031, Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, д. 117. ***Тел./факс:*** 457-8786 (58-786).
http://www.gudok.ru/zdr/169, E-mail: info@oktmag.spb.ru

И.о. директора филиала ОАО «Издательский дом «Гудок» – главного редактора газеты «Октябрьская магистраль»: Нутельс Г.Б. – economy@oktmag.spb.ru
Заместитель главного редактора – ответственный секретарь: Куценина Т.А. – 8 (812) 457-87-86
Редакторы отделов: Верховная И.А. (экономика) – 8 (812) 457-82-46,
Ануфриева Е.Э. (социальные проблемы) – 8 (812) 457-88-64
Отдел рекламы: 8 (812) 436-93-33 (55-333)

За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несёт. Рекламируемые товары и услуги имеют необходимые сертификаты и лицензии. При перепечатке материалов ссылка на «Октябрьская магистраль» обязательна. Редакция в переписку с читателями не вступает. Материалы, помеченные знаком ®, – на правах рекламы. Материалы с рубрикой, набранной *ТАКИМ ШРИФТОМ*, – на правах рекламы. Информация о Генеральном партнёре – НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – в рамках конкурса «Доска почета» и «Мечте навстречу» размещается на правах рекламы.

55040 – индекс объединённого выпуска газет «Гудок» и «ОМ»

Периодичность выхода – по пятницам. Распространяется в Москве, Санкт-Петербурге, Вологодской, Ленинградской, Московской, Мурманской, Новгородской, Псковской, Тверской областях и Республике Карелия. 4 страницы.

Номер подписан в печать: 29.06.2017. ***Время подписания в печать по графику: 29.06.2017, 18.00. Время подписания в печать фактически: 29.06.2017, 17.40.***
Заказ: 33. Тираж: 12 123 экз. Электронная версия: 20 918 адресов. Цена свободная.
Отпечатано: Типография ООО «Фирма «Курьер», 196105, Санкт-Петербург, ул. Благодатная, д. 63, корп. 6. Бумага газетная.

Газета основана в 1933 году под названием «Сталинец», позднее «Октябрьская магистраль».