

ПОГРУЗКА

Позитивную динамику обеспечили основные партнёры

Первая грузовая компания в апреле увеличила объём погрузки в крытые вагоны на Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах на 6% относительно аналогичного периода прошлого года, до 207,5 тыс. тонн. Это рекордный месячный показатель за период с 2018 года.

«Рост погрузки обеспечил прежде всего наш ключевой партнёр – Группа «Илим», – приводит пресс-служба компании комментарий директора Иркутского филиала ПГК Валерия Яхимовича. – Кроме того, специалистам филиала удалось привлечь дополнительный объём грузов по договорам с партнёрами из массового сегмента. Например, предприятие «Кнауф Гипс Байкал» увеличило отправку строительных материалов в вагонах ПГК на 50%, «Ангара» – погрузку лесных грузов в 5 раз. В условиях ограничений РЖД по приёму грузов назначением на станции Забайкальской и Дальневосточной железных дорог совместные договорённости с перевозчиком и грузоотправителями позволили филиалу оперативно оформить подвижной состав и вовремя доставить грузы».

В основном в крытых вагонах перевозились целлюлозно-бумажная продукция (рост на 21% к уровню 2019 года, до 87 тыс. тонн), цветные металлы (на 11%, до 69,3 тыс. тонн) и строительные грузы (на 24%, до 7,7 тыс. тонн).

В экспортном направлении погрузка выросла на 13% относительно аналогичного периода прошлого года, до 161,2 тыс. тонн, во внутрироссийском сообщении снизилась на 12%, до 44,6 тыс. тонн. Основной грузопоток шёл в Китай через погранпереходы Наушки и Забайкальск, а также в порты Дальнего Востока, Краснодарского края и Северо-Запада.

Александр Савинов

ИНФРАСТРУКТУРА

Ключевой объект усиления северного хода

В заключительный этап вошли работы по строительству второго Байкальского тоннеля – важнейшего объекта обширной программы модернизации БАМа и Транссиба.

По данным главного инженера Восточно-Сибирской дирекции по капитальному строительству Антона Ивановского, готовность объекта составляет 92%. Полный комплекс работ планируется завершить в ноябре нынешнего года.

Напомним нашим читателям основные технические характеристики этого грандиозного подземного искусственного сооружения: длина тоннеля – 6 682,05 м, протяжённость дренажной штольни западного портала – 1 500 м, восточного – 1 747,36 м, количество эвакуационных сбоек – 22. А общая длина проложенных кабелей электрификации железнодорожных линий составляет 39,76 км.

Также впечатляют и другие цифры: строительство и реконструкция контактной сети – 9,12 км, укладка кабелей СЦБ – 50,70 км, укладка кабелей связи – 97,72 км.

С 2013 по 2019 годы выполнены большие объёмы работ по проходке нового тоннеля с монтажом железобетонной обделки, эвакуационных сбоек, дренажных штолен западного и восточного порталов, эвакуационно-дренажных штолен, реконструкции существующей штольни, вентиляционного ствола, строительству зданий постоянной эксплуатации.

В текущем году запланировано завершение работ по устройству инженерных систем в тоннеле, обустройству зданий постоянной эксплуатации, верхнему строению пути, устройству СЦБ, контактной сети, связи, пусконаладочных работ, работ по благоустройству и рекультивации земель.

Сергей Ринчинов

БЕЗОПАСНОСТЬ

Ответственность работника плюс контроль руководителя



**Илья Сизов**, старший государственный инспектор Сибирского управления Госжелдорнадзора

Первоочередной задачей в сфере железнодорожного транспорта является доставка грузов и пассажиров с обязательным обеспечением безопасности перевозочного процесса.

Это истина, которая не нуждается в доказательствах. Вместе с тем основную роль играет грамотная и слаженная деятельность всех сотрудников, участву-

ющих в перевозочном процессе, которая достигается благодаря высокому уровню ответственности и добросовестности каждого работника.

Именно ответственность лежит в основе бесперебойных и надёжных перевозок.

Сфера железнодорожного транспорта является зоной повышенной опасности, где каждый работник с самого начала своей трудовой деятельности находится под воздействием различных потенциальных угроз. Работая в таком формате, категорически важно и необходимо не только в полной мере соблюдать технику безопасности производства работ, но и со всей возможной ответственностью подходить к каждому своему действию в рамках трудовой деятельности.

На железнодорожном транспорте пов-

семестно обеспечиваются правила безопасности движения, но бывают случаи, когда они не соблюдаются. Ярким примером нарушения данных правил и безразличного отношения к своим должностным обязанностям является крушение, произошедшее на железнодорожном пути необщего пользования ООО «Альфа-Транс» 29 декабря 2019 года. При производстве маневровой работы на пути необщего пользования АО «Кузнецкпром - транс» локомотиво-составительской бригадой данной организации был допущен несанкционированный уход одного вагона с последующим сходом с кривой на путях необщего пользования ООО «Альфа-Транс». Этот вагон был повреждён до степени исключения из инвентаря. Указанное происшествие явилось следствием за-

крепления подвижного состава на участке с уклоном 11,2 ‰, где производство данных операций запрещено.

Страшно подумать, что могло произойти, если бы в этот момент на пути находились люди. Только по счастью в этот момент на пути находились люди. Только по счастью в этот момент на пути находились люди. Только по счастью в этот момент на пути находились люди.

Кроме того, маневровая работа производилась помощником машиниста тепловоза в отсутствие машиниста, что создало дополнительную угрозу возникновения крушения.

Дополнительным фактором возникновения транспортного происшествия явилось отсутствие контроля за производством маневровой работы со сторо-

ны дежурно-диспетчерского аппарата.

Необходимо отметить, что нарушения, приведшие к возникновению данного случая, имеют систематический характер, что говорит не только об отсутствии контроля за производством маневровой работы руководителями предприятия, но и о личном безответственности каждого работника, которые в совокупности могут привести к трагическим последствиям.

Избежать чрезвычайного происшествия можно было бы при наличии ответственного и грамотного выполнения каждым работником предприятия своих должностных обязанностей.

Исходя из анализа транспортных происшествий за последнее время, можно с большой уверенностью утверждать, что безопас-

ное, грамотное выполнение работ и наличие контроля за их производством являются залогом обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Обращаюсь к вам, коллеги, с просьбой уделить особое внимание развитию у сотрудников понимания в необходимости обязательного соблюдения требований установленных правил и норм, так как в дальнейшем ваши работники могут поставить под угрозу безопасность движения грузовых и пассажирских поездов, свои жизни и жизни других людей.

Также обращаю ваше внимание на такой важный момент, как наличие соответствующего контроля за производством.

Только вместе мы сделаем железнодорожный транспорт безопасным.

ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ ПУТЬ

СОРЕВНОВАНИЕ

По пути обновления

Предстоящее лето для победителей сетевого соперничества вновь станет периодом освоения современного оборудования



Улан-удэнские эсбебисты считают, что для успешной работы важно знать не только общие характеристики и количество устройств, но и потенциально уязвимые места

ВИТАЛИЙ КАЛАШНИКОВ

В число призёров сетевого соревнования Улан-Удэнская дистанция СЦБ входит уже второй раз подряд. К серебру конца прошлого года предприятие, которое возглавляет Юрий Хороших, прибавило золото по итогам работы за I квартал 2020-го.

И второй год подряд дистанция проводит под знаком масштабного обновления приборов на своих ключевых участках. Так, в прошлом году на перегонах Кижэ – Горхон и Горхон – Затяжной для замены устройств автоблокировки АБ-2К были смонтированы устройства АБ-1К, обладающие большей пропускной способностью.

А предстоящим летом эсбебисты готовятся произвести техническое перевооружение на перегоне Кижэ – Петровский Завод. Сейчас на пограничном участке магистрали ведутся работы по капитальному ремонту верхнего строения пути. После их завершения обновление своих устройств на почти 15-километровом перегоне начнут эсбебисты.

– Для нас любая ремонтная кампания традиционно является напряжённым периодом, – говорит начальник Улан-Удэнской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Юрий Хороших. – Без участия электромехаников не проходит любые более или менее масштабные работы по реконструкции пути. Вдобавок летний период становится хорошим моментом для реализации планов по обновлению устройств СЦБ.

По словам руководителя, успевают в дистанции не только обслуживать инфраструктуру, но и заниматься оптимизацией производственных процессов. Так, только в этом году на предприятии заявили 15 рационализаторских предложений. В их числе проект оптимизации работы осциллографа – прибора, предназначенного для измерения амплитудных и временных параметров электрического сигнала.

В процессе эксплуатации осциллографа на экране со временем появляются горизонтальные или вертикальные полосы, которые мешают считыванию показаний. Электромеханики ШЧ-8 нашли простой способ решения проблемы. Для этого оказалось достаточно особым образом прогреть несколько деталей прибора при его техническом обслуживании. Рационализаторское предложение позволило не только продлить срок службы экрана, но и принесло предприятию годовой экономический эффект в 111 тыс. руб.

В процессе утверждения находится ещё одно полезное техническое решение улан-удэнских эс-

цебистов. Полигоном для рационализаторской идеи стала схема питания устройств системы автоматического управления тормозами на станции Тальцы. Для замены кабеля, пролегающего от поста электрической централизации до релейного шкафа, требуются ощутимые затраты. Продлить срок эксплуатации и повысить его надёжность, согласно расчётам электромехаников, поможет новая схема местного питания устройств САУТ, а также укладка дополнительных кабелей. Общий экономический эффект от внедрения предложения в дистанции оценивают в 295 тыс. руб.

Важно отметить, что из общего числа рационализаторских предложений половина была внесена сотрудниками, которые ещё не достигли возраста 35 лет. Улан-Удэнская дистанция СЦБ традиционно является хорошей площадкой для профессионального развития молодых кадров. Не случайно в числе наиболее успешных бригад ШЧ-8 уже долгое время остаётся та, которую возглавляет 34-летний старший электромеханик Станислав Андреев. Она состоит из шести человек и обслуживает не самый

Важный фактор успешной работы бригад – возрастной баланс коллектива

простой участок Дивизионная – Мостовой. Можно назвать его ещё и труднодоступным: подъездов для автотранспорта к перегону практически нет. Вдобавок отрезок отмечен большим числом кривых, скальными участками и двумя большими мостами через Селенгу. Но эсбебистам удаётся вверенную инфраструктуру содержать образцово.

– Для хорошей работы необходимо знать свой участок – не только общие характеристики и количество устройств, но и потенциально уязвимые места. При таком подходе особых проблем с обслуживанием устройств не возникает, – считает Станислав Андреев.

Отмечает старший электромеханик и ещё один важный фактор успешной работы своей бригады – возрастной баланс коллектива. Есть в нём как начинающие эсбебисты, так и многоопытные электромеханики. А энергия молодого поколения вкупе с богатым багажом знаний старших коллег помогает успешно достигать поставленных целей.

Виталий Калашников

ГОТОВНОСТЬ

Пусть тревоги будут только учебными

Помимо решения своих основных задач, связанных с ликвидацией последствий всевозможных чрезвычайных происшествий на железной дороге, работники восстановительного поезда № 12 (ВП-12) на станции Таксимо, возглавляемого Андреем Бардовым, находятся в постоянном творческом поиске и выдают немало интересных рацпредложений.

И тому свидетельство – ряд призовых мест по итогам рационализаторской деятельности на дороге. Её лидером и куратором в подразделении является заместитель начальника поезда Сергей Лопатко – ряд его разработок отмечен почётными грамотами руководства дороги. А на излёте марта по приказу генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова ему было присвоено звание «Новатор ОАО «РЖД» с выдачей премии в размере 30 тыс. рублей.



Лидер новаторов Сергей Лопатко (справа) обсуждает с Геннадием Соболевым новый замысел

АКШУН

По словам начальника восстановительного поезда Андрея Бардова, подразделение полностью укомплектовано мощной спецтехникой, современным оборудованием и средствами малой механизации. Достаточно упомянуть железнодорожный кран ЕДК-1000/4 грузоподъёмностью 125 тонн или железнодорожный самоходный кран СОКОЛ-80.01М (80 тонн).

Также в состоянии повышенной боеготовности находится стальная армада тяжёлых бульдозеров, передвижная дизель-электрическая станция и ещё множество единиц самого разного вспомогательного оборудования, такого как гидравлические домкраты грузоподъёмностью до 120 тонн.

Разумеется, «золотой фонд» поезда – это настоящие профессионалы, специалисты высокого класса, которые имеют большой опыт в ликвидации последствий чрезвычайных происшествий и стихийных бедствий. Когда началось претворение в жизнь масштабной программы усиления Байкало-Амурской магистрали, в частности строительство второго железнодорожного пути, личный состав ВП-12 принял самое активное участие в этой работе.

Так, в минувшем году восстановительный поезд многократно выезжал на разного рода подрядно-договорные работы: выправку опорных частей на металлических мостах, очистку полосы отвода бульдозерами, подготовку к пропуску паводка, расчистку подмостовых русел рек, очистку селеулавливающих котлованов, регулиацию русел рек и восстановление берегоукрепляющих дамб, выгрузку и установку металлических пролётных строений мостов.

В ходе этих работ особо отличились машинисты крана Геннадий Николаев, Александр Панфилов, Александр Сысов, машинисты бульдозера Георгий Собошкин, Александр Рябов, Владимир Захаров, машинист передвижной дизельной электростанции Владимир Пакулов и газоелектросварщик Сергей Донской. Конечно же, нельзя не отметить организующую и направляющую роль мастера участка производства Сергея Мустафина.

Активно перенимает богатейший боевой опыт ветеранов и молодёжь: машинисты бульдозера Илья Тузиков, Андрей Умрихин и Сергей Маслаков. Так что в этом доблестном подразделении есть кому продолжать славные традиции железнодорожного спецназа, всегда готового помчатся на место ЧП по первому сигналу тревоги – будь она учебная или боевая.

Рэм Чарский

БЛАГОДАРНОСТЬ

В ответе за здоровье и души подростков

В минувшее воскресенье исполнилось 85 лет со дня образования подразделений по делам несовершеннолетних. В Восточно-Сибирском ЛУ МВД России на транспорте поздравили сотрудников и ветеранов службы.

Благодарность начальника Главного управления на транспорте МВД России вручена инспектору отделения по делам несовершеннолетних майору полиции Татьяне Зубаревой.

12 инспекторам объявлена благодарность начальника линейного управления, три сотрудника награждены ценными подарками.

Председатель совета ветеранов управления полковник Сергей Желнов вручил благодарственные письма совета ветеранов начальнику ОДН подполковнику полиции Виктории Дамбуевой и старшему инспектору ОДН майору полиции Светлане Богдановой. А затем в условиях повышенных мер безопасности представители линейного управления посетили ветеранов службы, поздравив и поблагодарив каждого за их неоценимый вклад в укрепление правопорядка на транспорте.

В 20 подразделениях по делам несовершеннолетних Восточно-Сибирского ЛУ МВД России на транспорте работают 38 инспекторов. Среди тех, кто больше 20 лет несёт службу по защите прав и интересов детей, Татьяна Четверякова из ЛПП на станции Тулун, Наталья Конева из ЛПП на станции Мысовая, Татьяна Новаковская из ЛОП на станции Зима и сотрудница аппарата управления Светлана Богданова.

Сергей Смирнов