

Гудок

издательский дом

29 НОЯБРЯ 2024 ГОДА
ПЯТНИЦА № 44 (3626)
ОБЪЕДИНЁННЫЙ
ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

ТРАНССИБ

ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ВЫХОДИТ С 1920 ГОДА

12+

Игра началась



Самый масштабный Единый день
адаптации молодого работника
Западно-Сибирской магистрали прошёл
в Новосибирском дворце культуры
железнодорожников

О том, чем запомнилось это мероприятие, как организаторы просвещали участников
и в кого «превращались» ребята, пока играли в железнодорожные игры, читайте на стр. 3

Ритм сети

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВЛЕНЫ РЕДАКЦИЕЙ ГАЗЕТЫ «ГУДОК» ДЛЯ ВСЕЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Эффективность цифровизации

Наука | Как оценить эффективность цифровой трансформации на транспорте, разбирались участники семинара «Экономика железнодорожного транспорта» в Высшей школе экономики.

Главной темой 42-го заседания открытого межвузовского научно-практического семинара «Экономика железнодорожного транспорта», состоявшегося 26 ноября, стала методология оценки эффективности цифровых трансформаций. Доклад представила заведующая кафедрой «Экономика, организация производства и менеджмент» Института экономики и финансов РУТ (МИИТ), заместитель руководителя Департамента передовых инженерных школ вуза Ольга Ефимова.

В настоящее время обслуживание и ремонт транспортной инфраструктуры напрямую связаны с применением IT-решений. При проектировании в неё уже закладываются, например, датчики для съёма информации о движении, которые должны быть соединены с определёнными серверами и передавать туда данные. Таким образом, обоснование эффективности инвестиций в цифровые трансформации в целом связано с вложениями в транспортную инфраструктуру.

Как было отмечено, неинвестиционные приоритеты развития, характерные для плановой экономики, важны для транспортных проектов, в том числе цифровой трансформации. «Сегодня страна находится на этапе определённой трансформации, и постепенно элементы замкнутой экономической системы так или иначе проникают в нашу экономическую модель, – рассказала Ольга Ефимова. – Например, в майском указе президента России в качестве основных аргументов развития транспортной инфраструктуры и инвестиций в транспортную отрасль рассматриваются комфортная и безопасная среда для жизни, устойчивая и динамическая экономика, цифровая трансформация. Всё это говорит о том, что необходимо учитывать при оценке инвестиций соответствие наших проектов общенациональным интересам».

Сами IT-проекты можно разделить на ряд категорий и рассчитывать эффективность отдельно по каждому. Например, есть решения, связанные с замещением импортных аналогов. Это большие и дорогостоящие проекты, обеспечивающие технологическую независимость, однако они не имеют отношения к увеличению прибыли или сокращению расходов. «Есть проекты, связанные с результативностью основного бизнеса компании. Для них нужно искать эффектообразующие показатели в виде изменения денежных потоков», – отметила Ольга Ефимова. В числе результатов таких IT-решений могут быть, например, экономия расходов, повышение качества обработки, передачи и хранения информации.

Есть проекты, связанные с системами прикладного характера. Они ориентированы на качественные, социальные параметры получения эффективности. Так, к ним может относиться снижение трудоёмкости и удешевление разработки программного обеспечения.

«Предлагаю также возможный подход к определению эффективности в зависимости от востребованности систем, – добавила Ольга Ефимова. – Если система мало востребована, значит она неэффективна». **Алексей Алеев**



КРАСНОЯРСКИЙ ТЦФТО

Узнать дорогу изнутри

Сотрудничество | Бизнес-тренинг по управлению грузовыми железнодорожными перевозками прошёл в Красноярске.

Автор **Артём Яковлев**, корреспондент газеты «Красноярский железнодорожник», Красноярск

В мероприятии, организованном Красноярским территориальным центром фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО), приняли участие бизнес-партнёры ОАО «РЖД», и представители предприятий дороги.

«Уже второй год подряд на Красноярской дороге проводится бизнес-симуляция «Управление грузовыми железнодорожными перевозками». Это деловая игра, где участники примеряют на себя роль железнодорожников, выстраивая стратегию организации перевозки грузов. Такой формат позволяет нашим партнёрам лучше понять, как устроена работа железной дороги, посмотреть на неё с необычного ракурса – не как клиенты, а как организаторы перевозки», – рассказал «Гудку» заместитель начальника Красноярского ТЦФТО по транспортному обслуживанию Василий Потехо.

Специально для проведения мероприятия из Москвы в Красноярск прибыла команда из четырёх преподавателей Корпоративного университета РЖД.

«В ходе тренинга каждая команда попробует смоделировать с нуля работу железной дороги. У игровой магистрали есть все нужные структурные подразделения, например ТЦФТО, дирекции тяги, управления движением, вагонного хозяйства, управления терминально-складским комплексом, служба экономики и финансов, а также АО «ФГК», – пояснила ведущая бизнес-симуляции, преподаватель Корпоративного университета Анастасия Мерова.

Участники тренинга разделились на четыре команды, в каждой из которых игроки распределили роли: кто будет управлять, например, подвижным составом или движением, а кто станет начальником дороги.

Деловая игра состояла из трёх раундов, в каждом из

которых необходимо было рассчитать затраты, задействовать подвижной состав под выгодную транспортировку груза и получить максимальную прибыль от перевозки.

Лучше всех с заданиями справилась команда № 4.

«Я была в роли начальника дороги. С самого начала игры мы распределили роли, строили логистические цепочки, чётко выполняя задачи, поставленные преподавателями. По итогам игры могу сказать, что узнала много нового о том, как устроена железная дорога изнутри. Участники нашей команды действовали как единый слаженный механизм», – поделилась впечатлениями капитан команды победителей, директор ООО «Империя» Юлия Леонова. **О**



По итогам игры могу сказать, что узнала много нового о том, как устроена железная дорога изнутри

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

КОНТЕЙНЕРЫ ЗАБИРАЮТ ЖИДКИЕ ГРУЗЫ

Транспортная группа FESCO за почти 11 месяцев текущего года отправила на экспорт более 3,8 тыс. ДФЭ с наливными грузами во флекситанках, что на 91% больше аналогичного периода 2023 года. Основными странами назначения являются Китай, Южная Корея, Малайзия и Бангладеш.

Во флекситанках группа доставляет преимущественно сельскохозяйственные грузы: растительные масла, патоку, вино, рыбий жир. Помимо этого FESCO транспортирует битум, концентраты, воду и неопасную химию.

По итогам года холдинг планирует выйти на показатель более чем 4 тыс. ДФЭ, что в два раза превысит прошлогодний объём экспортных перевозок наливных грузов с применением такой технологии.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПУТИ

На Туапсинском балкерном терминале (ТБТ) приступили к реализации проекта по развитию инфраструктуры внутри предприятия. Так, на терминале будут оборудованы два вспомогательных железнодорожных пути вместимостью по восемь вагонов каждый. Работы осуществляет ООО «Урал-ЖД-Групп». Сейчас производится демонтаж бетонных плит покрытия, существующих коммуникаций. Идёт подготовка земельного основания, затем планируется монтаж коммуникаций по новому проекту.

По словам исполнительного директора ТБТ Дмитрия Еркова, реализация проекта усложняется тем, что работы выполняются параллельно с основной деятельностью терминала по перевалке. «Развитие железнодорожной инфраструктуры внутри терминала – это наш стратегический объект инвестиций. Его реализация позволит оптимизировать и ускорить обработку многомарочных судовых партий за счёт более оперативной подачи вагонов с нужным грузом», – уточнил он.

СОЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА

Трансмашхолдинг заключил соглашение о социально-экономическом сотрудничестве с Хабаровским краем. Подписи под документом поставили генеральный директор ТМХ Кирилл Липа и исполняющий обязанности первого заместителя председателя правительства Хабаровского края Сергей Абрамов.

Соглашение предусматривает сотрудничество в области развития и модернизации транспорта общего пользования, в том числе городского наземного электрического транспорта.

В качестве основных направлений сотрудничества указаны реализация социальных программ и проектов по повышению качества обслуживания пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении за счёт обновления парка электропоездов и развития маршрутной сети.

[HTTPS://PORTAL.POCHET.RU](https://portal.pochet.ru)

Читать наши пятничные выпуски можно в личном кабинете НА СЕРВИСНОМ ПОРТАЛЕ ПЕНСИОНЕРА ОАО «РЖД»

ЗА ЛЮБИМОЙ ГАЗЕТОЙ – В ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ*

*Только для пенсионеров ОАО «РЖД»



Актуально

Следующая станция

Молодёжь | Во вторник прошёл Единый день адаптации молодого работника Западно-Сибирской железной дороги. В мероприятии приняло участие рекордное количество человек – более 600. Самые активные смогли задать свои вопросы напрямую руководителю магистрали Александру Грицаю.

Автор ● Дарья Доротова

Для ребят подготовили насыщенную программу, чтобы познакомить их с возможностями карьерного роста и профессионального развития, молодёжной политикой магистрали и волонёрским движением, основными преимуществами Коллективного договора ОАО «РЖД», в частности оздоровительными программами и спортивными объектами.

Постигать азы корпоративной жизни помог специальный игровой тур. Суть его проста: передвигаясь от станции к станции, командам нужно было выполнять различные задания. Организаторы подошли к процессу с изрядной долей юмора. Например, сотрудники центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики ЗСЖД сыграли с ребятами в популярную игру «Кто я?». По правилам участнику на лоб крепится изображение предмета, человека или явления. При помощи наводящих вопросов игроку нужно отгадать, что изображено на карточке. В железнодорожной версии ребятам пришлось побывать в роли вагонного депо, электромонтёра и даже подстанника. Вместе с тем участникам дня адаптации рассказали о молодёжных мероприятиях и конкурсах.

Каждая команда прошла десять станций, а это – презентации, викторины, «Своя игра», спасение манекена «Гоши» и многое другое. За правильно выполненные задания организаторы щедро поощряли участников сладостями и корпоративными сувенирами. Поэтому к самой торжественной части Единого дня



МИХАИЛ ПЕРМИН

адаптации молодые работники подошли заряженные не только знаниями, но и позитивными эмоциями.

Предваряя общения с ребятами, начальник дороги Александр Грицай рассказал об основных производственных показателях. Он кратко описал положение, которое занимает Западно-Сибирская магистраль в эпоху экономических и политических перемен. В завершении выступления руководитель поздравил молодых сотрудников, которые толь-

ко недавно начали новый трудовой этап в жизни, став частью большого железнодорожного коллектива.

– Опираясь на собственный опыт, хочу сказать: чтобы идти вперёд, необходимо постоянно пополнять свои знания. Только тогда это приведёт к стремительному карьерному росту и удовлетворению от проделанной работы. Каждая ступень вашего развития очень важна, поэтому не надо бояться трудностей. У вас есть возможность сделать себя, нашу же-



Каждая ступень вашего развития очень важна, поэтому не надо бояться трудностей. У вас есть возможность сделать себя, нашу железную дорогу и в целом компанию лучше

лезную дорогу и в целом компанию лучше, чем есть сегодня, – уверен Александр Грицай.

Молодёжь искренне поддержала такой настрой, засыпав руководителя магистрали вопросами. Причём задавать их можно было не только в микрофон, но и в виде сообщений на открытый номер. Как справедливо заметили организаторы, такой активности не было ещё ни на одном мероприятии.

Некоторые интересовались сугубо профессиональной сферой. Например, повышением заработной платы, использованием искусственного интеллекта, повсеместным внедрением гибкого графика работы, причинами падения погрузки.

Другие участники задавали личные вопросы – о наставниках, балансе работы и личной жизни, возможном желании уволиться и трудиться в другой сфере.

Судя по отзывам, живая беседа вызвала у молодёжи много эмоций и заставила предметно задуматься о развитии в компании. ●

Микропроцессоры вместо реле



АРХИВ ДИСТАНЦИИ

Обновление | На железнодорожной станции Тебисская Западно-Сибирской магистрали 26 ноября ввели в эксплуатацию микропроцессорную централизацию стрелок и светофоров МПЦ-ЭЛ.

В переключении старых устройств на новую систему на приёмоотправочных и главных путях станции принимали участие более 80 работников службы автоматики и телемеханики, а также службы пути дирекции

инфраструктуры, службы движения, дирекции энергоснабжения и Новосибирской дирекции связи. Большую помощь в работе оказали специалисты Новосибирской и Инской дистанций сигнализации, централизации и блокировки. В течение двух с половиной часов общими усилиями заменили 16 стрелочных приводов, 20 рельсовых цепей и 23 светофора.

– Ранее на железнодорожной станции Тебисская работала электрическая централизация на основе реле, установленная ещё в

1983 году, – рассказал «Транссибу» заместитель начальника Новосибирского отдела инфраструктуры Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Олег Юрченко. – Переход на новое оборудование значительно повысит надёжность железнодорожной автоматики и системы безопасности. Современные средства диагностики позволяют отслеживать состояние всех устройств сигнализации на станции, фиксируя неисправности уже на ранних стадиях. Это даст возможность предотвратить задержки и сбои в движении поездов.

Работы проводятся в рамках инвестиционной программы по техническому перевооружению устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на 2023–2025 годы. Ранее МПЦ-ЭЛ была уже введена на станциях Ояш и Убинская Новосибирского региона Западно-Сибирской железной дороги.

Главный инженер Барабинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Сергей Изотов рассказал корреспонденту «Транссиба», что станция Тебисская уже четвёртая, оборудованная микропроцессорными системами в их дистанции. ● Олег Таран

Лазер Шрейдера

Проект | Прибор для измерения параметров контактного провода в тёмное время суток разработал электромеханик Омской дистанции электроснабжения Константин Шрейдер.

С помощью лазерного устройства стало удобно измерять зигзаги смещения, вылет контактного провода даже ночью и в пасмурную погоду. Кроме того, устройство ускорило процесс: если прежде измерения занимали три-четыре минуты, теперь достаточно тридцати секунд.

– Все приборы, которые измеряют параметры контактной подвески,

предназначены для замеров днём. Но ночью не хватает рук, чтобы ещё и фонарик держать. К тому же фонарики ненадёжны: могут сесть на морозе в самое неподходящее время. Поэтому я сделал прибор, который не требует дополнительных устройств. Он состоит из лазерной установки, основания со шкалой измерения относительно оси пути, лазерной указки с встроенной регулировкой угла наклона луча. Мы апробировали устройство, а теперь я его усовершенствовал: прикрепил к нему дальномер Ресанта ДЛ-60. Использовал для этого магнитное крепление, которое позволяет производить быструю установку и снятие в вертикальном и горизонтальном положениях. Если дальномер развернуть горизонтально, то можно измерить габарит опор, не прибегая к рулетке, – рассказывает Константин Шрейдер.

За 2023 год электромеханик внёс девять рационализаторских предложений, а в этом году их уже семь.

– Надёжный – главное слово, которое характеризует Константина Шрейдера, – говорит Павел Матусин, начальник района контактной сети станции Омск-Пассажирский. – Он не жалеет времени, чтобы сделать удобнее быт и рабочий процесс коллектива. ● Наталья Яковлева



АРХИВ КОНСТАНТИНА ШРЕЙДЕРА

В центре внимания



АДМИНИСТРАЦИЯ БАРНАУЛА

Вновь одержали победу

Конкурс | Барнаульскому отряду ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» на Западно-Сибирской железной дороге вручили диплом за победу в конкурсе «На лучшую организацию работы по охране труда в городе Барнаул».

Победу присудили в номинации «Лучшая организация работы по охране труда в организациях реального сектора экономики и индивидуальных предпринимателей непроизводственной сферы».

— Это не первая наша победа в данном конкурсе. Ранее мы уже занимали призовые места и становились его победителями. Тем не менее это не умоляет заслуги всего коллектива. Победа в конкурсе — это не просто достижение, это показатель качественной работы в области охраны труда, — отметил начальник отряда Алексей Кукин.

Как пояснили в городской администрации, цель конкурса — определить работодателей Барнаула, которые сумели обеспечить по итогам года соблюдение условий и охраны труда. В числе требований — сохранение здоровья работников, а также отсутствие несчастных случаев на производстве со смертельным исходом в течение последних лет.

Кроме того, организаторы учитывали количество мероприятий по охране труда и затраты на их реализацию, долю рабочих мест, на которых действуют результаты специальной оценки условий труда, обеспечение работников средствами индивидуальной защиты, санитарно-бытовыми помещениями с учётом групп производственных процессов, наличие условий для оказания медицинской помощи, средние затраты на осуществление санаторно-курортного оздоровления одного работника и многое другое.

— В условиях большой конкуренции, заняв первое место в конкурсе, мы ещё раз подтвердили: благодаря слаженному взаимодействию работодателя и профсоюза, можно добиваться качественных результатов как в сфере охраны труда, так и во всём социально-экономическом блоке. Мы благодарим заместителя генерального директора — директора филиала ФГП ВО ЖДТ России на Западно-Сибирской железной дороге Николая Долгих за поддержку и особое внимание к данным вопросам. Такие достижения нас всех сплачивают, — подчеркнул руководитель первичной профсоюзной организации предприятия Андрей Титов. **Ольга Бокова**

Пассажиры доверяют

Пригород | Одним из пяти победителей конкурса «Сделано в Кузбассе», организованного региональным министерством промышленности и торговли, в 2024 году признано АО «Кузбасс-пригород». Награду железнодорожникам вручили в минувшую среду.

Беседовал **Иван Русяев**



Алексей Ващенко,
генеральный директор
АО «Кузбасс-пригород»

— Алексей Анатольевич, за счёт чего АО «Кузбасс-пригород» удалось одержать победу в конкурсе?

— Победа в конкурсе «Сделано в Кузбассе» — это результат длительной, трудоёмкой и целенаправленной работы всего коллектива АО «Кузбасс-пригород» по постоянному улучшению качества оказываемых услуг, по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Мы благодарны высокой оценке жюри. Это признание нашего стремления к совершенствованию всех аспектов деятельности — от модернизации подвижного состава и внедрения инновационных технологий до повышения квалификации персонала и улучшения сервиса в целом.

— Что даёт компании участие в таких конкурсах?



Успешный опыт участия в конкурсе станет важным шагом к позитивным изменениям в деятельности компании



МИХАИЛ ПЕРМИН

— Мы уверены, что успешный опыт участия в региональном конкурсе «Сделано в Кузбассе» станет важным шагом к позитивным изменениям в деятельности компании. Победа в конкурсе подтверждает, что мы движемся в верном направлении, и мотивирует развиваться дальше. Кроме того, знак «Сделано в Кузбассе» — это гарантия качества для наших пассажиров и важный фактор их доверия.

— Какими новинками компания порадует пассажиров в наступившем зимнем сезоне?

— 16 ноября вновь стартовал туристический поезд «Шерегеш-экспресс», в котором для пассажиров действует развитая система лояльности — тур «Поехали». Данная программа предоставляет возможность сэкономить до 25% на питании в кафе, прокате горнолыжного снаряжения и сувенирной продукции. Новинкой этого сезона стала дополнительная скидка на проживание в отеле-партнёре. Кроме того, для повышения комфорта путешествия в зимний период мы обеспечили поезд «Шерегеш-экспресс» тёплыми пледами, а также организовали выдачу горячих напитков для пассажиров.

За 10 месяцев в пригородном сообщении в Кузбассе перевезено 3,5 млн человек

Второе нововведение касается расширения маршрутной сети: идёт проработка вопроса с министерством транспорта Кузбасса о продлении городского электропоезда Кемерово — Притомье — Забойщик до станции Барзас с добавлением остановочного пункта в Березовском. Это позволит пассажирам отдалённых населённых пунктов комфортно добираться до столицы Кузбасса.

В новом сезоне планируется запуск системы электронных абонементов, приобретаемых и пополняемых через чат-бот АО «Кузбасс-пригород» в Telegram. Это предоставит возможность пассажирам осуществлять проезд без оформления разовых билетов: стоимость проезда будет автоматически списываться с баланса при предъявлении электронного абонемента. **О**

Опасный мост

Профилактика | В среду сотрудники Омской дистанции пути провели массовый рейд по правилам безопасного поведения на железной дороге. Для акции выбрали один из самых проблемных участков — перегон Омск-Восточный — Универсальная.

Работники восьми железнодорожных предприятий вместе с представителями администрации Октябрьского округа Омска и линейного управления МВД патрулировали весь рабочий день. Нарушителей, пытавшихся перейти пути в неположенном месте, оказалось более 100 человек.

— Мы проводили с ними беседы, раздавали памятки по правилам поведения, — рассказала Анна Вавилова, специалист по охране труда Омской дистанции пути. — Безопаснее идти по мосту, куда мы и отправляем нарушителей.



АРХИВ ОМСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ

Но мост не оборудован пандусами, надёжными перилами, карманами для остановок, к нему нет пешеходных переходов через автомобильную дорогу.

Дело в том, что автомобильный мост от проспекта Космиче-

Железнодорожники раздавали памятки и беседовали с нарушителями

ский до улицы Лизы Чайкиной построен в 1980-е годы и давно нуждается в ремонте. В последние

годы люди опасаются взбираться на него: даже ступеньки почищены далеко не всегда.

— Мы не раз сообщали о состоянии моста-путепровода и в омскую мэрию, и в правительство Омской области, — говорит Евгений Шилов, главный инженер Омской дистанции пути. — Но нам отвечают, что его капитальный ремонт в ближайшее время не планируется, в приоритете сейчас другие мосты. Для безопасного пересечения железнодорожных путей на перегоне Универсальная — Омск-Восточный оборудовано четыре пешеходных перехода. Ближайший расположен на расстоянии одной автобусной остановки. Для ликвидации народных троп нами организованы работы по установке защитных заборных ограждений, которые позволяют перенаправить граждан в сторону безопасных переходов. **Наталья Яковлева**



Минус секция

Лидер | В эксплуатационном локомотивном депо Белово в III квартале 2024 года реализовали два multifunctional проекта бережливого производства. Совокупный экономический эффект от их внедрения составил почти 3 млн руб.

Автор ● Олег Таран



МИХАИЛ ПЕРМИН

■ – Наша рабочая группа при анализе непроизводительных потерь на предприятии пришла к выводу, что имеет место большой расход электроэнергии, – рассказал главный инженер депо Виталий Павлов. – Было принято решение найти способы уменьшения энергозатрат, причём сделать это как технически, так и организационно.

В повседневной производственной деятельности беловские локомотивщики применяют электровозы серии 2ЭС6Б, 3ЭС6 в трёхсекционном исполнении на грузовом плече Белово – Тайга. Члены рабочей группы обратили внимание на то, что на участках данного плеча обслуживания локомотивы используют все 12 тяговых электродвигателей (по четыре на каждой из трёх секций) даже при следовании грузовых поездов, масса которых меньше унифицированной массы на 30%. Иногда этот процент выше. При этом удельный расход электроэнергии электродвигателями локомотивов, к примеру на электровозах серии 2ЭС6Б, составлял 89,4 кВт/104 т-км брутто.

– Совместно с Западно-Сибирской дирекцией тяги и Беловским центром организации работы железнодорожных станций мы разработали проект бережливого производства «Отключение бустерной секции локомотива серии 2ЭС6Б при следовании грузового поезда на участках обслуживания эксплуатационного локомотивного депо Белово», – сообщил Виталий Павлов.

Железнодорожники предложили отключать тяговые электродвигатели бустерной (дополнительной) секции электровоза с помощью переключателя SF28. Испытания показали, что удельный расход электроэнергии при этом снизился до 86,5 кВт/104 т-км брутто. Благодаря снижению энергозатрат годовой экономический эффект от реализации проекта составил 1,9 млн руб.

– Получив положительный результат от внедрения первого проекта, мы стали искать потери на технологических процессах для нового проекта. И у нас это получилось, – отметил главный инженер депо.

При ведении малосоставных поездов локомотивная бригада теперь отключает электродвигатели бустерной секции в электровозах серии 2ЭС6Б

Он рассказал, что раньше локомотивная бригада прибывшего поезда следовала из парка «Е» станции Белово к дежурному по основному депо для сдачи маршрута машиниста. На это уходило 12 минут. Затем принимающая бригада приходила на явку к дежурному по депо, получала маршрут машиниста и следовала в парк «Е» для приёма локомотива. При этом электровоз простаивал порядка 17 минут, вхолостую расходуя электроэнергию.

Рабочая группа предложила перенести место явки локомотивных бригад в здание железнодорожного вокзала Белово. Никаких дополнительных расходов на это не потребовалось. Электронный терминал самообслуживания перенесли из парка «Е» и установили в здании вокзала силами инженерного состава предприятия. Кроме того, изменили маршрут служебного прохода. Зато при этом снизили время прохода локомотивных бригад на явку до 3,6 минуты у каждой. Локомотив теперь простаивает гораздо меньше, и на этом удалось сэкономить за год до 235,5 кВт•ч. Годовой экономический эффект составил 915 тыс. руб.

– Благодаря внедрению двух проектов бережливого производства в 2024 году мы значительно уменьшили непроизводительные энергозатраты и смогли сэкономить свыше 2,8 млн руб., – подчеркнул Виталий Павлов. ●



АРХИВ ВОКЗАЛА

Своя краска лучше ЛОЖИТСЯ

Проект | Специалисты железнодорожного вокзала Барнаул совместно с работниками Барнаульской дистанции гражданских сооружений реализовали multifunctional проект бережливого производства «Снижение эксплуатационных расходов за счёт изготовления фасадной краски». Он позволил не только сэкономить немалые средства, но и повысить оперативность производственных процессов.

■ – В настоящее время косметический ремонт фасадов зданий и сооружений вокзальной инфраструктуры осуществляется не менее двух раз в год. Такую работу мы проводим в рамках подготовки к летним и зимним пассажирским перевозкам, а также в преддверии осенних и весенних осмотров. Кроме того, наши работники красят бордюры, платформы, создают линии безопасности, – рассказал главный инженер вокзала Барнаул Алексей Шевелёв.

По его словам, для проведения подобных работ используется большой объём фасадной краски, учитывая то, что такое обновление чаще всего затрагивает все существующие покрытия.

– Ежегодно краска растёт в цене, увеличивая наши расходы. Поэтому мы предложили идею изготовления собственной фасадной краски. Были закуплены необходимые компоненты, ёмкости нам предоставила Барнаульская дистанция гражданских сооружений. За пару дней мы самостоятельно подготовили необходимый объём фасадной краски, – пояснил Алексей Шевелёв.

Железнодорожники оформили свою идею как проект бережливого производства. Экономический эффект от его реализации превысил 480 тыс. руб. При этом предполагается, что срок службы покрытия после нанесения изготовленной краски не уменьшится в сравнении с покупными материалами, и составит в среднем не менее года.

– Безусловно, потребуется ещё время, чтобы оценить качество покрытия с использованием краски собственного производства, её долговечность и иные характеристики. Тем не менее, даже первый опыт доказывает, что такая идея имеет право на жизнь и может использоваться в дальнейшей работе, – резюмировал Алексей Шевелёв. ● **Ольга Бокова**



Рабочая группа предложила переместить место явки локомотивных бригад в здание железнодорожного вокзала Белово. Электронный терминал самообслуживания перенесли из парка «Е» и установили в здании вокзала силами инженерного состава депо

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



МИХАИЛ ПЕРМИН

В тесной коммуникации

Рейтинг | На Западно-Сибирской железной дороге подвели итоги деятельности узловых рабочих групп (УРГ) за III квартал 2024 года. Второй квартал подряд лучшей признана узловая рабочая группа станции Новосибирск-Главный. О том, как построена её деятельность и какие задачи она решает, рассказал Дмитрий Милёшин.

Беседовала ● Дарья Доротова



Дмитрий Милёшин,
начальник
железнодорожной станции
Новосибирск-Главный

□ – Дмитрий Анатольевич, за счёт чего ваша рабочая группа стала лидером второй квартал подряд?

– Мы изначально поставили для себя задачу – стать первыми в рейтинге по итогам года. Теперь постоянно идёт подсчёт баллов по нарастающим итогам: каковы сильные стороны наших ближайших конкурентов, по каким направлениям нам нужно улучшить результаты, на что сделать упор с первых дней квартала. Также мы проанализировали показатели за аналогичный период 2023 года, чтобы хорошо работать по каждому отдельно взятому параметру.

По итогам III квартала УРГ станции Новосибирск-Главный выполнила 18 ключевых показателей, или 90%. Мы единственные, кто достиг такого результата. Большое количество баллов мы получили за внедрение multifunctional projects бережливого производства.

– Какие предприятия особенно отличились по части бережливого производства?

– В прошлом квартале несомненным лидером стало моторвагонное депо Новосибирск. Совместно с компанией «Экспресс-пригород» они реализовали два проекта. Первый – восстановление токоприёмников после излома. Ранее при изломе токоприёмника вагон ставили на неплановый ремонт, а новое устройство приходилось централизованно заказывать через региональную дирекцию снабжения. Стоимость нового токоприёмника – почти 590 тыс. руб. Годовая потребность в таких элементах достигала 11 единиц, а общая сумма затрат – около 6,5 млн руб. После реализации проекта бережливого производства работники депо отказались от замены токоприёмников в пользу ремонта собственными силами. При этом затраты снизились до 105 тыс. руб. в год.

Второй проект моторвагонного депо Новосибирск и АО «Экс-

пресс-пригород» касается пожарного оборудования. Раньше ремонт 94 единиц оборудования пожарной сигнализации моторвагонного подвижного состава осуществляли силами сторонних организаций. В среднем на это требовалось 1,6 млн руб. в год и значительное время на конкурсные процедуры. В результате внедрения проекта необходимые работы стали проводить сами железнодорожники, сэкономив предприятию более 1,5 млн руб. в год.

Также отмечу multifunctional project производственного участка Инская Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава и эксплуатационного локомотивного депо Новосибирск. В III квартале специалисты подключили приспособление для подачи кода АЛСН-ЕН в стационарный шлейф в пункте технического обслуживания локомотивов Новосибирск-Главный. Это позволило проверять состояние большего числа оборудования за смену и

достигнуть экономического эффекта в 216 тыс. руб.

– В чём секрет слаженной работы УРГ?

– В первую очередь необходимо выстроить тесную коммуникацию между руководителями, стать не просто коллегами, а хорошими товарищами. Для этого мы завели определённые традиции и стали проводить довольно много встреч в неформальной обстановке. Постепенно руководители, которые, конечно, склонны концентрироваться на задачах и потребностях собственного предприятия, стали более внимательно и дружелюбно относиться к другим участникам группы.

Отмечу, что совещания часто проходят в непривычном формате: мы собираемся на одном из предприятий. Никто не отвлекается, как это бывает, например, при телефонном разговоре, все погружены в обсуждение. Живое общение в большей степени располагает к диалогу. Можно свободно обсудить проблемы, с которыми сталкивается не только УРГ в целом, но и отдельные подразделения. И руководители стараются по возможности оказать содействие в решении рабочих вопросов.

– Вы можете привести примеры такой взаимопомощи?

– В этом году общими усилиями мы оборудовали новый пункт обогрева для осмотров-ремонтников вагонов эксплуатационного вагонного депо Инская. Ранее сотрудни-

ки размещались в пункте технического обслуживания рядом с железнодорожным вокзалом Новосибирск-Главный. Оттуда выходили к подвижному составу для выполнения непосредственных должностных обязанностей. Но в связи с изменениями в технологии работы станции изменилось и место остановки поездов: вагонникам нужно было преодолевать порядка двух километров, чтобы отработать 15–20 минут, а затем вернуться в пункт технического обслуживания.

Когда проблему озвучили на совещании УРГ, я предложил организовать пункт обогрева в помещении, где до оптимизации располагались мои работники. Оно находится между пунктом технического обслуживания и местом выполнения работ. Участники УРГ поддержали предложение. Новосибирские дистанция гражданских сооружений, на балансе которой находится здание, сделала там ремонт. Специалисты Новосибирского территориального участка Западно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению произвели необходимые замеры и удостоверились, что отопительная система работает исправно. Работники Новосибирского регионального центра связи оснастили помещение телефонной связью.

Так совместными усилиями мы улучшили условия труда железнодорожников и сократили время выполнения работ. ●



Часто участники УРГ собираются на одном из предприятий. Никто не отвлекается, все погружены в обсуждение. Живое общение в большей степени располагает к диалогу

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Мастика вместо замены

Решение | Работники Новосибирской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций нашли способ увеличить срок службы железобетонных полушпал кранового пути и внедрили его на участке погрузпункта станции Новосибирск-Южный.

Автор ● Иван Русяев

— В процессе эксплуатации железобетонные полушпалы на крановых путях деформируются. Со временем в них появляются дефекты: образуются продольные и поперечные трещины, — указывает на проблему главный инженер дистанции Олег Туровцев.

Согласно инструкции по ведению шпального хозяйства с железобетонными шпалами, работники дистанции регулярно проводят проверку их состояния. В ходе последнего осмотра выявлены 42 полушпалы с трещинами. Каждая требовала замены.

Сегодня стоимость одного опорного элемента верхнего строения пути составляет более 3 тыс. руб. В механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций отмечают: до реализации проекта для замены всех дефектных полушпал на крановых путях, находящихся на балансе предприятия, потребовалось бы почти 132 тыс. руб. Учитывая оплату труда сотрудникам, трудозатраты и отчисления на социальные нужды, общие затраты превысили бы 160 тыс. руб.



МИХАИЛ ПЕРМИН

Чтобы продлить срок службы железобетонных полушпал, работники дистанции решили их ремонтировать: заделывать трещины гидроизоляционной мастикой. Выбор этого материала связан с его свойствами. Он водонепроницаем, эластичен, сохраняет прочность при температурных колебаниях, стойко переносит химические агрессивные вещества, устойчив к ультрафиолетовому излучению и другим атмосферным воздействиям. К тому же выгоден экономически — цена одной упаковки гидроизоляционной мастики в разы дешевле, чем замена одного опорного элемента верхнего строения пути.

— Мы исключили такой вид потерь, как перепроизводство. Изменилась технология по ремонту кранового пути. Вместо технологических операций по замене полушпал, затратных по времени, работники ремонтируют дефектные опорные элементы, — говорит Олег Туровцев.

Для ремонта задействовали двоих механизаторов комплексной бригады 5-го разряда. Единовременные затраты — это фонд оплаты труда. Расходы после реализации проекта бережливого производства снизились на 95%, благодаря чему экономический эффект превысил 160 тыс. руб. ●



Работники дистанции решили заделывать трещины в полушпалах гидроизоляционной мастикой

Перешли на электричество

Экономия | В опытной путевой машинной станции № 19 (ОПМС-19) в III квартале этого года внедрили проект бережливого производства, позволивший сократить потери на отопление модулей технического сопровождения

— Идея переоборудования модулей технического сопровождения (МТСО) возникла из-за необходимости сокращения расхода дизельного топлива. При анализе потерь на производстве рабочая группа ОПМС-19 установила, что предприятие несёт серьёзные затраты на отопление данных модулей, — рассказал главный инженер ОПМС-19 Павел Лазарев.

МТСО предназначен для проживания персонала, который сопровождает специальный подвижной состав в пути следования, а также на стоянках в районе проведения работ и на базе предприятия. Он представляет собой специальный железнодорожный вагон, оборудованный двумя дизель-генераторными установками (ДГУ). Обе ДГУ взаи-



АРХИВ РЕДАКЦИИ

мозаменяемы. Пока одна из них обеспечивает освещение и возможность приготовления пищи, работу отопительного котла с горелкой (которая также расходует дизельное топливо) для отопления вагона, вторая отдыхает. После определённого промежутка времени они меняются, всю работу делает вторая установка, а первая отдыхает. В холодный период времени (с сентября по май) ДГУ и горелка котла работают практиче-

ски круглосуточно с большим расходом дизтоплива.

После анализа ситуации было принято решение установить в МТСО электрический котёл, благодаря чему появилось три возможных варианта работы вместо одного. В случае, если температура на улице не ниже -15°C, а МТСО находится на производственной базе, работает только электродкотёл от электрической сети предприятия. Это позволяет экономить топливо

для ДГУ и для горелки, а также снизить затраты на электроэнергию. Когда температура не ниже -15°C, но в это время МТСО располагается не на базе, работает ДГУ и от неё электродкотёл. Так экономится топливо для горелки. Третий вариант — на тот случай, когда температура ниже -15°C, МТСО при этом на базе или не на базе. Тогда работает ДГУ плюс горелка, как это было до внедрения проекта бережливого производства.

— Идея проекта в том, что появилась возможность отапливать вагон с помощью электричества, не подключая ДГУ и горелку, либо не подключая только горелку, — отметил Павел Лазарев. — При этом мы сохранили прежний функционал оборудования.

Проект, разработанный совместно со специалистами эксплуатационного вагонного депо Инская, позволил значительно сократить расход дизтоплива. Годовой экономический эффект от внедрения проекта бережливого производства «Оптимизация системы отопления модулей технического сопровождения» превысил 360 тыс. руб. ● Олег Таран

Три в одном

Модернизация | В Новосибирском региональном центре связи (РЦС-2) в III квартале этого года оптимизировали поездную радиосвязь. Мультифункциональный проект бережливого производства позволил в четыре раза сократить расходы на электроэнергию.

До реализации проекта переговоры по радиосвязи поездного диспетчера с дежурным по станции проходили через стационарный пульт ПУС-02 с использованием конвектора ССПС-128 и телефонной станции НЕС. По такой схеме работали 17 пультов, а затраты на электроэнергию превышали 20 тыс. руб.

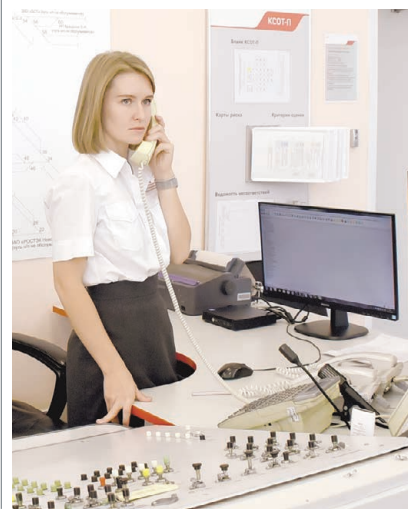
— Каждой организации, желающей оставаться конкурентоспособной и лидировать в своей отрасли, требуется постоянно повышать свой технический потенциал. В нашем случае — это уменьшение количества оборудования на рабочем месте дежурного по станции и улучшение поездной радиосвязи, — говорит главный инженер РЦС-2 Андрей Ребик.

Было решено изменить канал радиосвязи: вместо устаревших ПУС-02 использовать новые пульты ПУС-12. Они соответствуют современным стандартам, имеют расширенный функционал и отлично подходят для связи как абонентские устройства. Организационная часть проекта — это переоборудование через IP-соединение, железнодорожникам удалось прийти к значительному сокращению потребляемой электроэнергии и улучшить эргономику.

— Раньше у дежурных по станции стояло три пульта: основной и два выносных для связи с соседними станциями. Теперь все необходимые функции есть на одном оборудовании, — отмечает ведущий инженер РЦС-2 Анна Гусарова.

Проект бережливого производства внедрён на участке от станции Инская до остановочного пункта Бормотово. Модернизация позволила уменьшить оплату электроэнергии до 5 тыс. руб. и отказаться от затрат на топливо. Вместе с установкой энергосберегающей техники отпала необходимость выезжать на удалённые станции Тарсыма, Бормотово, Изылинка, Рожневский Бор, Гранит для обслуживания группового технологического процесса. Вся работа проводится удалённо с использованием мониторинга.

Экономический эффект от реализации проекта составил свыше 26 тыс. руб. ● Иван Русяев



МИХАИЛ ПЕРМИН



Лучший функциональный филиал



● ЦЕНТРАЛЬНАЯ ДИРЕКЦИЯ
МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



● ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ



● ЦЕНТРАЛЬНАЯ ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ
МАТЕРИАЛЬНО-СКЛАДСКИМ КОМПЛЕКСОМ

Лучшая железная дорога



● ПРИВОЛЖСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



● ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



● КРАСНОЯРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
● ГОРЬКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Лучший образцовый узел



● ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ АЧИНСК



● ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ БЕЛОМОРСК



● ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ СЫЗРАНЬ-1

Лучший функциональный проект



● ПРИВОЛЖСКАЯ ДИРЕКЦИЯ
МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
Организация капитального ремонта КР-1 электропоездов
моторвагонного депо Анисовка



● ВОСТОЧНО-СИБИРСКАЯ
ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ
Организация работы л/б депо Нижнеудинск –
Тайшет – Иланская без смены по станции Тайшет



● СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ДИРЕКЦИЯ
СКОРОСТНОГО СООБЩЕНИЯ
Оптимизация пробегов высокоскоростного подвижного
состава

Лучший multifunctional проект



● КУЙБЫШЕВСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
Изменение порядка обслуживания контейнерных поездов
на участке Изнер – Дёма – Рыбное – Вязьма



● ООО «ТЕРМИНАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ
ЦЕНТР «БЕЛЫЙ РАСТ»
Автоматизация и адресное хранение контейнеров на складе
временного хранения



● КРАСНОЯРСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
Вождение поездов локомотивами серии 2х2ТЭ10 на участке
Решоты – Карабула

Лучшее образцовое предприятие



● ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО КАНДАЛАКША
Октябрьская Т
● ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ УЧАСТОК РТИЩЕВО
Юго-Восточная ТР
● ЮЖНАЯ ДИРЕКЦИЯ СКОРОСТНОГО
СООБЩЕНИЯ



● ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ ЗАБАЙКАЛЬСК
Забайкальская МЧ
● ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ДКРЭ



● ПУТЕВАЯ МАШИННАЯ СТАНЦИЯ № 38
Куйбышевская ДРП
● ГЛАВНЫЙ МАТЕРИАЛЬНЫЙ СКЛАД
Куйбышевская ДМС

Лучшая карта потока создания ценности



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ АНИСОВКА
ПРИВОЛЖСКОЙ ДИРЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ
ДВИЖЕНИЕМ

Лучшее рабочее место по системе 5С



ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО
ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО КАНДАЛАКША
ОКТЯБРЬСКОЙ ДИРЕКЦИИ ТЯГИ

Лучший агитационный материал



ГРАФИЧЕСКАЯ РАБОТА
ОКТЯБРЬСКАЯ ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ
ТЕРМИНАЛЬНО-СКЛАДСКИМ КОМПЛЕКСОМ

Лучший агитационный материал



ВИДЕОРОЛИК
МУРОМСКИЙ ЦЕНТР ГОРЬКОВСКОЙ
ДИРЕКЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ОБУСТРОЙСТВ



Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Больше в сеть – меньше затрат

Идея | Почти 2,5 млн руб. составил годовой экономический эффект от внедрённого в III квартале текущего года в моторвагонном депо Новокузнецк проекта бережливого производства «Отключение первой секции МВПС при следовании на электропоездах серии ЭП2Д с целью повышения энергии рекуперации». При этом он не потребовал никаких расходов.

Автор ● Олег Таран



МИХАИЛ ПЕРМИН

– На участках Новокузнецк – Белово, Новокузнецк – Таштагол, Новокузнецк – Ахпун эксплуатируются пригородные электропоезда серии ЭП2Д. Здесь же осуществляется движение грузо-

вых поездов, для обеспечения которого в контактной сети повышено напряжение до 3,7 кВ. Когда на данных участках электрички применяли рекуперативное торможение, это вызывало повышение напря-

жения в контактной сети до 3,9 кВ. Оборудование наших электропоездов устроено таким образом, что в этот момент срабатывала система защиты от повышенного напряжения в контактной сети и осуществлялся автоматический переход на реостатное торможение. При этом рекуперативного возврата электроэнергии в сеть не происходило, – обозначил проблему главный инженер депо Виктор Ярлык.

Рабочая группа проанализировала причины энергопотерь и предложила простой и в то же время эф-

фективный способ, как их избежать. Было решено при движении на участках Новокузнецк – Белово, Новокузнецк – Таштагол, Новокузнецк – Ахпун отключать первую секцию электропоездов ЭП2Д. Предполагалось, что в этом случае при отключении рекуперативного торможения на одном вагоне напряжение в контактной сети не достигнет пороговых значений срабатывания защиты от повышенного напряжения.

В ходе опытных поездок эта идея нашла своё подтверждение. Отключение на одном из вагонов элек-

тропоезда ЭП2Д режима рекуперативного торможения позволило осуществлять возврат больших объёмов электроэнергии в контактную сеть посредством применения электродинамического тормоза. Сокращение потребления энергоресурсов уменьшает расходы на оплату электроэнергии.

– Расчёты показали, что благодаря внедрённому проекту бережливого производства мы получили экономию энергозатрат на 2 млн 437 тыс. руб. в год, – подчеркнул Виктор Ярлык. ●



При отключении рекуперации на одном вагоне напряжение в сети не достигнет пороговых значений срабатывания защиты

Вторая жизнь токоприёмников

Опыт | Специалисты моторвагонного депо Алтайская реализовали проект бережливого производства «Оптимизация расходов за счёт проведения ремонта токоприёмников». Он позволил уменьшить затраты на приобретение нового оборудования для электропоездов.

– В процессе эксплуатации моторвагонного подвижного состава в ряде случаев в результате износа токоприёмники выходят из строя. Ранее при проведении плановых видов технического обслуживания и ремонта неисправное оборудование менялось на новое по заявке через дирекцию снабжения. Это приводило к высоким затратам и снижало оперативность наших производственных процессов, – рассказал главный инженер депо Дмитрий Понамарёв.

По его словам, в год предприятию необходима замена до шести токоприёмников, а сто-

имость только одной единицы оборудования превышает полмиллиона рублей.

Для снижения такой расходной части было принято решение о самостоятельном ремонте токоприёмников. Это более чем в 20 раз выгоднее, чем их покупка.

– Стоимость шести новых токоприёмников превышает 3,4 млн руб., а на ремонт силами предприятия такого же количества затрачивается около 152 тыс. руб. Таким образом, экономический эффект от внедрения проекта бережливого производства составил почти 3,3 млн руб. Кроме того, также важно не забывать об экономии времени на ожидании поставки оборудования, повышения оперативности ремонта моторвагонного подвижного состава, – подчеркнул Дмитрий Понамарёв.

Для реализации проекта в депо Алтайская не потребовалось создания нового отделения и привлечения дополнительного контингента работников. ● Ольга Бокова



АРХИВ МОТОРВАГОННОГО ДЕПО АЛТАЙСКАЯ

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Конденсату нашли применение

Предложение | В Кузбасском территориальном участке Западно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению придумали, как снизить расходы по эксплуатации двух котельных, получив при этом годовую экономию свыше миллиона рублей.

Главный механик территориального участка Артём Напольских рассказал «Транссибу», что при анализе непроизводительных потерь рабочая группа обратила внимание на повышенные расходы котельной вагонного депо Белово.

— Эта котельная осуществляет подачу технологического пара для проведения технического обслуживания и ремонта подвижного состава, — отметил главный механик. — Участники рабочей группы обнаружили, что образующийся при её работе конденсат, не имея конечной точки сбора, не возвращается в систему регенерации котельной. Таким образом допускался большой расход воды и топлива (угля).

Артём Напольских привёл цифры затрат — в год уходило больше 33 тыс. кубометров воды, за которую приходилось платить более 1,6 млн руб. Плюс расходы на топливо — почти 4 тыс. тонн угля общей стоимостью больше 10 млн руб.

Рабочая группа нашла применение бесполезному ранее конденсату. Во-первых, он содержит большое количество тепла. А во-вторых, конденсат без дополнительного натрий-катионирования (умягчения воды) пригоден для повторного использования в пароводяном тракте котельной.

— Наши специалисты под руководством мастера Алексея Илларионова установили две станции для промежуточного сбора и перекачки конденсата в специальный бак котельной, провели монтаж трубопровода для его возврата в тракт, поставили всё необходимое для этого процесса оборудование, — отметил

главный механик. — В результате, благодаря повторному использованию конденсата, мы добились сокращения годового расхода воды более чем на 12 тыс. кубометров, а угля на подогрев котла стали использовать меньше почти на 170 тонн. В финансовом выражении годовая экономия составила 932 тыс. руб.

О втором проекте бережливого производства «Транссибу» рассказала ведущий инженер Кузбасского территориального участка Оксана Соколова:

— В котельной на станции Томск-Грузовой эксплуатируется насосное оборудование большой мощности. Речь идёт о насосе консольном K100-65-200 мощностью 30 кВт•ч. В год расходы на энергозатраты для его работы составляли больше 86 тыс. кВт, или 387 тыс. руб.

Рабочая группа предложила задействовать здесь менее энергозатратный насос Wilo BL-E 50/150-7,5/2 мощностью 7,5 кВт•ч. Проверили все его технические параметры для эксплуатации — они соответствовали необходимым показателям.

Работы по демонтажу прежнего оборудования и монтажу нового насоса выполнил всего один работник Кузбасского территориального участка. Теперь оборудование расходует только 17 тыс. кВт, а затраты на электроэнергию снизились до 74,6 тыс. руб. Годовой экономический эффект составил 312 тыс. руб.

— Реализовав оба этих проекта, мы сэкономили воду, уголь и электричество и добились общего годового экономического эффекта 1,2 млн руб., — подчеркнул Артём Напольских. **Олег Таран**



МИХАИЛ ПЕРМИН

Переключили позиции

Наша практика | Сотрудники эксплуатационного локомотивного депо Барнаул реализовали проект бережливого производства «Оптимизация процесса вождения поездов на участке Алтайская – Бийск». Его внедрение позволило сделать технологию вождения грузовых поездов на данном участке более рациональной и существенно сэкономить ресурсы компании.

Автор **Ольга Бокова**

— Мы на постоянной основе ищем алгоритмы и места, где можем повысить эффективность наших производственных процессов, в том числе анализируем режимы вождения поездов на различных перегонах. Накопленный опыт подсказывал, что на участке Алтайская – Бийск мы также можем найти возможность сократить расход дизельного топлива, — рассказал главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Барнаул Александр Москаленко.

По его словам, для реализации предложенной идеи в депо была создана рабочая группа, куда вошли не только сотрудники инженерного корпуса, экономисты, машинисты-инструкторы, но и опытные машинисты тепловозов.

— Проведение тяговых испытаний с вагоном лабораторией и грузовыми тепловозами подтвердило нашу пра-

воту. Однако для того, чтобы сократить расход дизельного топлива на тягу поездов, необходимо было внести изменения в режимные карты для вождения грузовых поездов. Что оперативно и было сделано, — пояснил Александр Москаленко.

Теперь вести поезд с 96 по 99 км, с 127 по 132 км участка Алтайская – Бийск рекомендуется на 9–11 позиции контроллера машиниста, а не на

11–13 позиции, как ранее. Кроме того, в отдельных случаях в соответствии с поездными характеристиками поезда локомотивные бригады должны применять режим выбега.

— Реализация проекта позволила сэкономить 63 тонны дизельного топлива. В целом годовой экономический эффект от его внедрения превысил 3 млн руб., — резюмировал Александр Москаленко. **О**



С 96 по 99 км и с 127 по 132 км участка Алтайская – Бийск локомотивным бригадам рекомендуется вести поезд на 9–11 позиции контроллера машиниста, а не как ранее – на 11–13 позиции



МИХАИЛ ПЕРМИН

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

ИД «Гудок» продолжает публиковать дайджест материалов дорожных газет, вышедших в предыдущем выпуске «Под знаком качества». Это позволит узнать об идеях, реализованных на соседних магистралях



С лёгким паром, паровоз!

Технология | Организация промывочного ремонта паровозов в сервисном локомотивном депо Ярославль позволила сэкономить время и средства.

В приписном парке эксплуатационного локомотивного депо Ярославль-Главный три паровоза. Согласно нормативам, им каждый месяц требуется промывочный ремонт. А это не только «водные процедуры». Процесс представляет собой целый комплекс операций, включающий очистку котла от накипи и угольных осадков, а также ремонт или замену отдельных деталей и восстановление основных эксплуатационных характеристик и работоспособности локомотива в промежутках между ремонтами.

Раньше паровозы из Ярославля отправлялись на промывочный ремонт в Москву. На станции Лосиногорская работники ООО «ЖД-Ретро-Сервис» выполняли все необходимые операции и отправляли локомотивы обратно в депо Ярославль-Главный. Весь процесс промывочного ремонта составлял 166 часов, включая дорогу, которая занимала более 20 часов в обе стороны. При этом машинист и его помощник тратили целую рабочую смену на проследование резервом.

Кроме того, для передислокации паровозов в холодном состоянии требовалось подключить к процессу электроподогрев серий ВЛ10 и ВЛ11.

Для исключения потерь, связанных с пересылкой на Московскую дорогу, в эксплуатационном локомотивном депо Ярославль-Главный было предложено организовать собственный цех промывки. Создать его решили на базе сервисного локомотивного депо Ярославль компании ООО «СТМ-Сервис».

«В 2022 году промывочный цех для паровозов был организован в Ярославле. Теперь здесь ежегодно проводят 36 промывок. Реализация проек-

та позволила исключить расходы на непродуктивную работу локомотивов и локомотивных бригад, а также на топливно-энергетические ресурсы. Годовой экономический эффект составляет почти 1,9 млн руб., – рассказал начальник технического отдела эксплуатационного локомотивного депо Ярославль-Главный Сергей Левин. – За два года ни разу не возникло никаких нареканий к выполнению промывочного ремонта в СЛД Ярославль. Новая технология работы полностью себя оправдала. Поэтому идея была оформлена как проект бережливого производства и может пригодиться работникам других дорог». **Тамара Муравлянская, корреспондент газеты «Северная магистраль», Ярославль**



ТЧЗ ЯРОСЛАВЛЬ-ГЛАВНЫЙ

Макет изготовили самостоятельно

Разработка | Внедрение проекта бережливого производства Тихорецкой дистанции СЦБ «Изготовление действующего макета разветвлённой рельсовой цепи» дало возможность получить экономический эффект в размере более 835 тыс. руб.

«Мы фиксируем достаточно отказов при содержании рельсовых цепей, несмотря на то что этой проблеме уделяется много внимания. Отработка на техзанятиях практических навыков по обслуживанию рельсовых цепей на стендах повышает уровень профессионального развития работников. Но приоб-

речение заводского тренажёра-стенда разветвлённой рельсовой цепи затратно. Поэтому мы поставили перед собой цель – сократить расходы на укрепление учебно-материальной базы кабинета технической учёбы за счёт создания макета-тренажёра силами коллектива дистанции», – рассказала ведущий инженер Ольга Терещенко.

Макет включает в себя типовые постовые устройства сигнализации, централизации и блокировки, панель с мнемосхемой разветвлённой рельсовой цепи, выполненный с возможностью взаимодействия с типовыми напольными устройствами рельсовых цепей.

В проекте был применён принцип повторного использования. Так, приборы, демонтированные после проведения реконструкции участка Тихорецкая, послужили основой макета разветвлённой рельсовой цепи. Кроме того, дополнительно шли в ход материалы, полученные по разнарядке от службы автоматики и телемеханики.

Изготавливал макет начальник участка производства дистанции Дмитрий Павлють (на фото). Он разработал принципиальную и монтажную схемы, технологию изготовления макета, сделал металлоконструкцию для крепления аппаратуры, выполнил монтажные и паяные работы.

Затраты на изготовление составили 110 тыс. руб. Для сравнения: стоимость поставки макета разветвлённой рельсовой цепи коммерческим предприятием – 946 тыс. руб. В итоге от внедрения проекта бережливого производства был получен экономический эффект более 835 тыс. руб. Макет установлен в кабинете технической учёбы, он активно используется для проведения практических занятий. **Елена Александрова, корреспондент газеты «Звезда», Ростов-на-Дону**



ИЗ АРХИВА ДИСТАНЦИИ

Когда тепло и работа спорится

Полезный опыт | С приходом низких температур для путейцев актуальным становится вопрос комфортной тёплой обуви. Во время длительного труда на морозе охлаждается подошва валенок и зимних сапог. Это доставляет дискомфорт. Поэтому монтер Читинской дистанции пути предложил изготовить дополнительные стельки из списанных материалов.

Путейцам предоставляется типовая спецобувь, которая выдерживает до –25 градусов. При этом работники дистанции часто отмечают, что во время долгой работы зимой на открытом воздухе мёрзнут ноги.

Чтобы облегчить работу коллег во время холодов, монтер Читинской дистанции пути Забайкальской дирекции инфраструктуры Антон Сенокосов решил найти выход из ситуации.

Рационализатор предложил усилить подошву дополнительными стельками из войлока.

«Для этого подойдут любые списанные валенки. Отделяется их верхняя часть, затем разрезается вдоль. На этой заготовке очерчиваются подошвы. В результате из одной пары валенок получается четыре стельки для такого же количества пар любой обуви. Так повышается её морозостойкость», – рассказал железнодорожник.

За счёт использования списанного материала достигается и экономический эффект, оцениваемый в более чем 97 тыс. руб.

Ранее монтер Читинской дистанции пути Антон Сенокосов был автором и дру-



ЕВГЕНИЙ ЕПАНЧИНЦЕВ

гих проектов по улучшению условий труда железнодорожников.

В частности, рационализатор предлагал для безопасности двух рабочих мест диспетчеров предприятия использовать два резиновых ковра размером 1,2х2 м, или 4,8 кв. м. Это позволяет избежать воздействия статического напряжения, которое на напольном ламинатном покрытии не заземляется и выводит из строя некоторую оргтехнику. **Алексей Колесов, корреспондент газеты «Забайкальская магистраль», Чита**

Запас для прагматичных

Идея | Более 2 млн руб. сэкономили юговосточники за счёт рационального расходования топлива. В прошлом году бригады служебно-технических вагонов, которые сопровождают в рейсах многоосные железнодорожные транспортёры, сохранили для эксплуатационного вагонного депо Лиски десятки тонн соли.

В перерывах между поездками шесть вагонов для обслуживающего персонала отстаиваются на отдельном пути депо. Экипажи, состоящие из начальника и механиков, в любой момент могут получить заявку на перевозку транспортёром негабаритного, сверхтяжёлого оборудования. Группа специалистов должна всегда быть готова оперативно экипироваться и отправиться в путь. Это можно быстро сделать, если в помещении на колёсах поддерживать систему отопления и электропитания в рабочем состоянии. Проще говоря, зимой воде в трубах техвагона застыть нельзя.

«Раньше котлы работали от дизельных генераторов, которые обычно были включены по несколько суток подряд.



АРХИВ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ВАГОННОГО ДЕПО ЛИСКИ

Поэтому в дни простоя сжигалось много топлива», – рассказывает главный инженер эксплуатационного вагонного депо Лиски Александр Герасименко.

Проблему решили с помощью электроэнергии. В пункте отстоя установили несколько раздаточных колонок через каждые 25 м. От них служебные вагоны запитываются через кабель. Электричество подаётся к трубчатым электронагревателям в котлах или тепловым пушкам, в зависимости от типа вагона.

От внешнего источника питания вода нагревается до положительной температуры и не замерзает. Необходимо поддерживать воздух на

комфортных +20°С нет, пока там никто не живёт. Между рейсами железнодорожники также успевают зарядить от сети аккумуляторы на низкой мощности. На повышенной же мощности системы жизнеобеспечения вагонов работают во время рейса – от энергии, вырабатываемой дизельными генераторами.

Проект бережливого производства позволил предприятию изменить технологию обслуживания служебно-технических вагонов парка транспортёров. Начиная с лета 2022 года горючего удалось сэкономить на 2,3 млн руб. **Евгений Сенчугов, корреспондент газеты «Вперёд», Воронеж**

Профориентация

Не просто работа

Молодёжь | Учащиеся из Новосибирска 22 ноября в онлайн-формате присоединились к официальной церемонии закрытия всероссийского трудового семестра студенческих отрядов железнодорожного транспорта.

Автор **Дарья Доротова**

Сама церемония прошла в Москве, но по видеосвязи к ней подключилось более 400 студентов со всей России. Учащихся Сибирского государственного университета путей сообщения и Новосибирского техникума железнодорожного транспорта приняли в управлении Западно-Сибирской железной дороги.

У всех присутствующих трудовой семестр оставил очень хорошие впечатления. Например, Григорий Зотов рассказал, как работал проводником в пассажирском вагонном депо Санкт-Петербург. По его словам, уютное, современное предприятие славится высоким уровнем обслуживания и дружелюбной атмосферой. Григорий Зотов смог получить опыт работы в вагонах разного типа.

— Я гордился тем, что создавал уют для пассажиров и делал их поездки запоминающимися. Мои маршруты вели меня в такие великопешные города, как Москва, Смоленск, Кисловодск, Ейск и Сухуми. Каждый из этих городов оставил незабываемые впечатления, и я с радостью делился своими историями с пассажирами, отправляясь на новые приключения, — рассказал он. — Работа проводником — это не просто профессия. Это возможность стать связующим звеном между беско-



МИХАИЛ ПЕРМИН

нечными маршрутами и людьми, стремящимися исследовать мир. Я всегда буду вспоминать моменты, полные радости открытий и с благодарностью смотреть на свою работу.

А вот Алексей Блюмский отметил, что в этом году у студентов-путейцев появилась прекрасная возможность трудиться рядом с Новосибирском. Если раньше направления для студотрядов поступали в основном на БАМ, то теперь ребята

получили «разнарядку» на предприятия ЗСЖД. Так студенты на два месяца стали частью команды Инской дистанции пути.

— В качестве монтеров пути мы ознакомились с огромным количеством работ. Примечательно, что для нас были созданы прекрасные условия. Это позволило не отвлекаться на внешние факторы, а сконцентрироваться на самой работе, получении опыта, улучшении компетенций. Не все студенты



Для нас были созданы прекрасные условия. Это позволило сконцентрироваться на самой работе, получении опыта

готовы ехать на БАМ, и я надеюсь на дальнейшее сотрудничество с дирекциями железной дороги, чтобы всё больше ребят присоединялось к стройотрядам, — сказал Алексей Блюмский.

Студентам, которые особенно отличились во время последнего трудового сезона, вручили благодарственные письма начальника ЗСЖД.

Стоит отметить, что в летний трудовой семестр 2024 года холдинг «РЖД» привлёк 16598 человек в студенческие отряды. Эта цифра зафиксирована в «Книге рекордов России». Студенты были заняты на строительстве объектов БАМа, работали проводниками пассажирских вагонов, официантами в вагонах-ресторанах, помощниками дежурных на вокзалах, водителями в детских оздоровительных лагерях и многое другое. **О**



НАТАЛЬЯ ЯКОВЛЕВА

Дорогу — педагогам

Экскурсия | Впервые в Омском регионе дороги для учителей устроили экскурсию на станцию Входная.

В путешествие 11 педагогов проводил заместитель начальника магистрали по Омскому территориальному управлению Николай Милованов.

— Мы обратились в министерство образования Омской области с предложением дать учителям возможность увидеть своими глазами, что железная дорога — зона повышенной опасности, — объяснил он. — Недопущение детского травматизма — наша общая задача.

Все участники оказались ответственными за профориентацию в школах. Во время поездки на мотрисе им рассказали о преимуществах работы на ЗСЖД, а на станции Входная учителя смогли увидеть производственный процесс. И не только увидеть, но и попробовать управлять сортировочным комплексом на тренажере.

— Неожиданный формат мероприятия, но очень правильный: чтобы увлечь других, надо самим загореться, — отметила Наталья Артюхова, участница экскурсии. **О Наталья Яковлева**

Зёрнышко добра

Волонтёры | На днях представители волонтерского отряда «Росток» — воспитанники и воспитатели детского сада № 48 ОАО «РЖД» в Новоалтайске — приняли участие в открытии центра подготовки международного волонтерского корпуса 80-летия Победы в Барнауле.

Железнодорожный детский сад стал одним из первых дошкольных образовательных учреждений

региона, которое присоединилось к общественному движению «Волонтёры Победы».

— Мы раздаём георгиевские ленточки на городских улицах, украшаем окна символикой Великой Победы, организуем встречи с ветеранами, проводим субботники, присоединяемся к акции «Блокадный хлеб» и многое другое, — говорит руководитель отряда «Росток», воспитатель детского сада № 48 ОАО «РЖД» Наталья Пушкина.

Теперь в планах маленьких добровольцев и их родителей активно участвовать в работе центра подготовки международного волонтерского корпуса 80-летия Победы.

— Мы очень гордимся тем, что Алтайский край открыл площадку подобного формата, а нас пригласили на церемонию. К примеру, мама нашего воспитанника Димы Толстошеева сказала на мероприятии: «Я рада видеть своего ребёнка не в игровом, а в патриотическом центре, в окружении людей разных поколений». Воспитанникам детского сада такая деятельность тоже по душе: у ребят много положительных эмоций, у них горят глаза, — говорит Наталья Пушкина.

Как отмечает руководитель отряда, для новичков организуют специальное посвящение — праздник, на котором рассказывают про волонтерство и патриотическое воспитание. **О Ольга Бокова**



АРХИВ ОТРЯДА «РОСТОК»

Закрепили эффект

Акция | Новосибирские железнодорожники 23 ноября провели профориентационную акцию для воспитанников Дорогинского детского дома.

Организатор мероприятия, ведущий специалист по управлению персоналом Западно-Сибирской дирекции пассажирских обустройств Ксения Юнг рассказала: в сентябре ребята побывали на экскурсии в эксплуатационном локомотивном депо Новосибирск, а последняя встреча позволила закрепить эффект — освежить впечатления о поездке в депо, поговорить о железнодорожных профессиях, обсудить поступление в транспортные вузы и техникумы.

— Такие акции мы проводим несколько раз в год. Предварительно устраиваем сбор игрушек, сладостей и средств на подарки детям. Работники наших предприятий охотно поддерживают эту инициативу. В этот раз, помимо подарков, мы провели для воспитанников кулинарный мастер-класс. С организацией помогли моя коллега Олеся Иванова, Владимир Ярыгин из Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов, а также сотрудники Новосибирского центра организации работы железнодорожных станций — Наталья Нусс, Виктория Башук и Евгения Брюханова, — отметила Ксения Юнг.

Участники акции испекли кексы и украсили глазурью имбирные пряники. По мнению



АРХИВ КСЕНИИ ЮНГ

организаторов, мастер-классы и совместное времяпровождение помогают создать доверительную атмосферу, располагающую к открытому разговору. Эффект становится очевидней с каждой поездкой в детский дом: воспитанники активно интересуются транспортной отраслью, делятся своими эмоциями и не стесняются задавать вопросы.

Во время встречи детям также напомнили правила безопасности, которые необходимо соблюдать на объектах железнодорожного транспорта. **О Дарья Доротова**

Юбилей

Ориентир дают ветераны

Дата | Омская дистанция электроснабжения – самая большая в энергетическом комплексе Западно-Сибирской железной дороги – в ноябре отметила 70-летний юбилей. С этой датой коллектив поздравил заместитель начальника железной дороги по Омскому территориальному управлению Николай Милованов.

Автор ● Наталья Яковлева

Развёрнутая протяжённость контактной сети Омской дистанции электроснабжения – 1139 км. В её состав входят 27 подразделений, 11 районов контактной сети, 12 кустов тяговых подстанций, ремонтно-ревизионный участок, 2 сетевых района.

– В последние время наше предприятие активно обновляется. В этом году своими силами модернизировали участки Называевская – Кочковатский, построили новую сеть КС-160 Москва – Сыропятская, – рассказал начальник Омской дистанции электроснабжения Антон Пичугин. – Провели модернизацию схемы собственных нужд на тяговых подстанциях Калачинская и Каратканск, смонтировав дополнительно новые зарядно-подзарядные устройства. Сильно снизили риски, заменив за 2020 год больше 50 км контактного провода, за 2021–2022 годы – 86 км несущих тросов в границах дистанции. Сейчас планируем замену почти 40 км контактного провода. Меняем изоляцию, оставшуюся ещё со времён электрификации – не менее 3 тыс. штук за год. Вместе с работниками дорожной электротехнической лаборатории ввели в эксплуатацию систему сбора информации и регистрации аварийных процессов на тяговой подстанции Валерино.

Антон Пичугин руководит омской дистанцией с апреля 2020 года. Прежде был начальником цеха, главным инженером Входнинской дистанции электроснабжения. За это время, по его словам, отказы технических



НАТАЛЬЯ ТЕМНИК

средств сведены к минимуму, а в 2024 году их не было вовсе.

– Дистанция постоянно получает новую технику, – отметил главный инженер предприятия Илья Сухих. – Ввели новшество для усиления устройств электроснабжения – комплексный метод выполнения работ: совместное использование многофункционального крана-манипулятора МКМ-200 и универсаль-

ной бурильной машины УБМ-85. Это позволяет увеличивать производительность при выполнении технологических «окон», рациональнее расходовать топливо и трудо-

вые ресурсы. Спасибо всем 273-м нашим сотрудникам. Только в честь юбилея награды за отличную работу от руководства дороги, Западно-Сибирской дирекции по энергообеспечению получили около 40 человек.



Только в честь юбилея награды от руководства железной дороги и региональной дирекции по энергообеспечению получили почти 40 работников дистанции

Почти половина работников Омской дистанции электроснабжения – это молодые люди в возрасте до 35 лет. Основы трудолюбия и дисциплины на предприятии, по словам руководителя, заложили ветераны: в том числе Анатолий Иванович Поварнин, Николай Михайлович Махота, Вячеслав Михайлович Сериков.

– Наши ветераны и сейчас нам «светят»: дают ориентир для коллектива на будущее – бесперебойное обеспечение электрической энергией Омского региона магистрали, – считает Антон Пичугин. ●

От поколения к поколению

Праздник | В Новосибирской механизированной дистанции инфраструктуры (ПЧМ) 20 ноября прошло рабочее собрание, посвящённое 65-летию со дня образования предприятия.

Обращаясь к коллективу дистанции, заместитель начальника дороги по Новосибирскому территориальному управлению Евгений Дербилов сказал:

– История вашего предприятия – это история целого поколения. Она началась с 39 железнодорожников, которые приступили к работе в далёком 1959 году, размещаясь в паровозном депо. А сегодня ПЧМ Новосибирск – это современное подразделение, которое обслуживает очень сложные комплексы путевых машин.

Говоря о значимости предприятия-юбилера для магистрали, заместитель начальника дороги напомнил, что полигон ЗСЖД находится в сложных климатических условиях с коротким летним периодом. В это время, как



МИХАИЛ ПЕРМИН

правило, и проводятся летние путевые работы, поэтому дорога каждая минута. Повышение производительности труда в путевом комплексе и его качество во многом зависят от механизации работ. Кроме того, Западно-Сибирская магистраль из всех 16-ти дорог сети ОАО «РЖД» особо снегозаносимая и здесь крайне важна помощь снегоуборочной техники.

Заместитель председателя Дорпрофжел – руководитель

Новосибирского структурного подразделения Владислав Филатов отметил хорошую преемственность в коллективе, трепетное отношение к ветеранам, активную работу социально-кадрового блока под руководством Ольги Бессоновой, а также первичной профсоюзной организации ПЧМ Новосибирск, которую возглавляет Сергей Чувазов. А первый заместитель начальника Уральской дирекции по эксплуатации путевых ма-

шин Сергей Гришков в своём выступлении вспомнил, как он руководил предприятием, когда оно ещё находилось на станции Чулымская и отметил, что здесь всегда работали и работают высококвалифицированные специалисты.

История создания Новосибирской механизированной дистанции инфраструктуры ведёт своё начало с путевых дорожных мастерских, где ремонтировали экскаваторы, щебнеочистительные и снегоуборочные машины, дрезины и мотовозы. Всего через полгода, в мае 1960 года, штат вырос с 39 до 75 человек, предприятие расширялось и развивалось активными темпами.

Опыта сотрудникам поначалу не хватало, и им приходилось учиться у работников тех бригад, которые пригоняли машины на ремонт и имели опыт их эксплуатации. Не было поначалу современных станков, кран-балок, основные операции выполняли вручную, цеха были неотопливаемые. Но все эти трудности не влияли на высокое качество ремонта и же-

вание трудиться работников дистанции. За 65 лет многое изменилось, и сегодня ПЧМ Новосибирск – это 365 членов сплочённого коллектива, который работает на самой современной путевой технике и внедряет передовые технологии механизированного труда. Всё это, вместе с поддержкой дирекции по эксплуатации путевых машин, регионального управления и самой ЗСЖД, позволяет предприятию занимать лидирующие позиции среди ПЧМ на сети дорог.

Отличившимся в труде работникам дистанции вручили награды. В числе награждённых были начальники участков производства Даниил Кирсанов, Максим Корнелюк, распределитель работ Алёна Рукомасова, машинисты железнодорожно-строительных машин (ЖДСМ) Антон Кириллов, Александр Милютин, Владимир Рожнов, Алексей Тарало, помощник машиниста ЖДСМ Александр Гиренко, машинисты мотовоза Антон Вирясов, Александр Гвоздеёв. Машинисту железнодорожно-стро-

ительной машины Сергею Михайлову вручили свидетельство «Лучший по профессии на ЗСЖД».

Ветеранам предприятия преподнесли памятные подарки и цветы. Поздравить молодых коллег в этот день пришли председатель совета ветеранов дистанции Ольга Воробьёва, которая до сих пор активно принимает участие в жизни предприятия. Среди почётных гостей – Виктор Козлов, возглавлявший ПРММ Чулым в 1980–1987 годы, ветеран труда Российской Федерации, имеющий награды Президента России Алексей Воронов, Почётные железнодорожники Сергей Прокопенко и Валерий Меркер, Алексей Пышкин, который имеет звание «Лучший машинист железнодорожно-строительных машин на ЗСЖД» и трудовой стаж на дороге 42 года, а также Ильяс Юнусов, который отработав 31 год, продолжает трудовую деятельность в должности машиниста, награждён знаком за «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет». ● **Олег Таран**

Наши люди

На своём месте

Ветеран | Коллектив станции Барабинск поздравил с выходом на заслуженный отдых технолога Ольгу Лешневскую. Железнодорожница проработала на одном предприятии 40 лет, занимаясь технической документацией и обучением персонала.

Автор ● Дарья Доротова

□ – Город Барабинск – маленький, а станция – большая, градообразующее предприятие. С детства хотела здесь работать. На станции постоянно что-то меняется, жизнь бурлит, – с гордостью говорит Ольга Лешневская.

После окончания школы сомнений не было: нужно подавать документы в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (теперь – Сибирский государственный университет путей сообщения). Да и мама поддерживала это желание: «На железной дороге всегда порядок», – говорила она. Юная Ольга мечтала сесть за парту престижного вуза и вступить в стройотряд проводников.

Для поступления в институт не хватило всего одного балла. Как бы ни было обидно, но девушка не сдалась: целый год работала секретарём в сельскохозяйственном управлении в Барабинске и параллельно готовилась к повторным экзаменам. Приёмная комиссия оценила целеустремлённость абитуриентки и «повысила» её до студента.

– Мне нравилось учиться. Сбылась мечта поехать проводником. Но иногда задумывалась, где бы ещё я смогла себя применить. Может, врачом, как сестра? А потом она пригласила меня в «анатомичку». Зашли внутрь, а через минутку я попросила вывести меня оттуда. Поняла, что медицина мне не подходит, – смеётся Ольга Лешневская. – Не смогу работать с больными. Мне нравится взаимодействовать со здоровыми людьми, дисциплинированными людьми, которые привыкли соблюдать инструкции и выполнять распоряжения.

Окончив в 1984 году институт, Ольга Николаевна по распределению вернулась в Барабинск. Казалось сама станция готовилась к её приезду: взамен старого дореволюционного вокзала ввели в эксплуатацию новое красивое здание. И коллектив обрадовался молодому специалисту, так как в те годы на железной дороге сотрудников с высшим образованием было немного.



АРХИВ ОЛЬГИ ЛЕШНЕВСКОЙ

– Основу коллектива составляли люди, которые годами работали на одном предприятии. Они уважали свою профессию, – говорит технолог. – Но выпускники вузов редко задерживались на станции. Мне тоже предлагали другие должности, связанные с грузовой работой, но я хотела остаться на своём месте.

Долгие годы Ольга Николаевна занималась вопросами технологии работы на станции, составляла и согласовывала инструкции. А так как станция и в целом дорога постоянно менялись, то и документы приходилось обновлять регулярно. Вместе с тем технолог ежемесячно проводила занятия, чтобы работ-



В подписании инструкций она просто ас. Все клиенты подъездных путей о ней отзываются только положительно

Михаил Кузнецов поблагодарил Ольгу Лешневскую за обучение молодых сотрудников

ники были в курсе изменений и не нарушали правил.

– Ольга Николаевна – очень хороший работник, преданный своему делу. Любой вопрос, который касается её сферы, решался оперативно. В подписании инструкций она просто ас. Все клиенты подъездных путей о ней отзываются только положительно, – отмечает начальник железнодорожной станции Барабинск Михаил Кузнецов. – Она целеустремлённая и в любом вопросе разбирается на раз-два. С удовольствием делилась своим богатым опытом. Как пример, пришёл молодой сотрудник, не знающий специфики станции. Ольга Николаевна ему наглядно показала, из чего состоит инструкция, как пользоваться, как быстро найти нужный фрагмент.

На заслуженный отдых Ольгу Лешневскую проводили букетом роз и благодарственным письмом. Но за солидный стаж ей также присвоен знак «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 40 лет». ●

Сделал, что должен

Бдительность | В октябре помощник машиниста электропоезда моторвагонного депо Алтайская Василий Шароватов обнаружил обрыв контактного провода на станции Камень-на-Оби. Оперативно предупредив коллег, он помог избежать чрезвычайной ситуации.

□ – Я уже больше десяти лет работаю на железной дороге, но подобный инцидент произошёл со мной впервые. Всё было, как обычно. Мы с машинистом прибыли на электропоезде на третий путь станции Камень-на-Оби, наша смена подошла к концу. Прибрав рабочее место, я отправился домой. Но, когда проходил мимо шестого пути, увидел оборванный контактный провод, он словно растянулся в обе стороны и повис гармошкой, – вспоминает ход событий Василий Шароватов.

По специфике своей работы он знаком со многими руководителями и специалистами узла, поэтому быстро передал информацию коллегам.

– Я сделал то, что должен был. Локомотивные бригады обязаны передавать такого рода замечания. Мы также являемся важной частью системы безопасности движения, – отмечает Василий Шароватов.

Между тем, сотрудник моторвагонного депо Алтайская подчёркивает: если бы он этого не сделал, последствия могли быть тяжёлыми.

– Трудно спрогнозировать, как могла сложиться ситуация, если бы по данному пути пошёл поезд. Мог произойти сход подвижного состава. Что точно бы случилось, так это частичная остановка движения на станции, задержка поездов, – сообщил помощник машиниста.

Отметим, что на селекторном совещании действия железнодорожника в пример поставил начальник Западно-Сибирской магистрали Александр Грицай. Он подчеркнул, что за свой профессионализм и неравнодушие Василий Шароватов будет поощрён денежной премией. ● **Ольга Бокова**

Профессия «многодетная мать»

Семья | Коллектив станции Артышта-2 поздравил маневрового диспетчера Алёну Паркову с Днём матери. Железнодорожница воспитывает трёх детей.



АРХИВ АЛЁНЫ ПАРКОВОЙ

□ Ещё в детстве Алёна Паркова поняла, что хочет пойти по маминим стопам и стать дежурным по станции. Эта профессия требует высокой концентрации и внимания к деталям, поскольку малейшее упущение может иметь серьёзные последствия. Однако то, как мама справлялась со своими обязанностями, вдохновили юную Алёну продолжить семейное дело.

– Стоя рядом с ней, я внимательно наблюдала, как она

общается по рации. Я всегда старалась участвовать в процессе, получая указания нажимать на кнопки и делать объявления для пассажиров. Эта работа захватила меня

с первого дня, и по сей день я испытываю к ней прежнюю любовь, – делится Алёна Паркова.

Работа дежурным по станции научила её всё контр-

олировать. Дух контроля она перенесла и на воспитание детей. Вместе с супругом Максимом они пришли к пониманию, что их дети очень любопытны и изучают мир через различные хобби. Это вдохновило многодетную маму на поиск индивидуального подхода к каждому ребёнку.

Так, шестнадцатилетний Артём с юных лет охвачен страстью к проектированию и изобретательству. Советы родителей привели его к решению поступить в Кузнецкий металлургический техникум им. Бардина на специальность «Технология машиностроения». Это стало для подростка важным шагом на пути к осуществ-

лению профессиональных устремлений.

А вот младший сын – шестилетний Константин – посещает старшую группу детского сада № 176 «Сказка». Он проявляет особый интерес к работе папы, который трудится помощником машиниста тепловоза на Кузбассразрезголь. Максим Парков часто звонит по видеосвязи и показывает сыну управление тепловозом.

Дочь Анастасия учится в шестом классе школы № 29 в Артыште и радуется маме хорошими оценками. В будущем она мечтает стать дизайнером, что свидетельствует о её творческом подходе к жизни. Однако Анастасия не ограничивается только учёбой: она

активно занимается боксом и намерена развиваться в этом виде спорта.

– Моя дочь хочет участвовать в соревнованиях по боксу. Я спросила её, готова ли она к этому шагу, ведь соревнования требуют особых усилий. Но её уверенность и решимость в голосе показали мне, что она может двигаться вперед в этом увлекательном и рискованном виде спорта, – говорит Алёна Паркова. – Работа на железной дороге воспитала во мне ответственность, рациональный подход к достижению целей. И теперь я стараюсь научить своих детей с раннего возраста принимать взвешенные решения. ● **Валерия Ложковская**

