

ков хозяйства автоматики и телемеханики, а также о личной ответственности каждого из них за все, что происходит на дороге. Как выразился представитель Московской железной дороги Валерий Логвинов, одним из основных факторов причин отказов в работе устройств СЦБ по-прежнему является нарушение электромеханиками технологии их обслуживания. Для того чтобы повысить эффективность работы специалистов службы автоматики и телемеханики, на дороге организовано обслуживание методом трех бригад. Первая, подчиняющаяся главному инженеру дистанции, занимается осмотром устройств и планированием работ. Вторая – планово-предупредительными работами и текущим содержанием устройств СЦБ. Третья – неотложными работами.

«Самое главное – мы не видели реальную картину содержания устройств СЦБ, – считает заместитель начальника Рижско-Савеловской дистанции СЦБ Московской железной дороги Денис Платонов. – Сегодня же организация работы по-новому привела к стабильной деятельности дистанции. Удалось значительно снизить отказы технических средств – с 129 в 2009 году до 69 в 2010-м. А сентябрь прошлого года дистанция отработала вообще без отказов. Однако самое важное, на наш взгляд, – то, что после внедрения нового регламента молодые специалисты (а их в дистанции 61%) по-другому начали смотреть на свою профессию».

На Северо-Кавказской дороге к этому вопросу подошли несколько иначе. Об этом рассказал заместитель начальника Туапсинской дистанции СЦБ Денис Новиков: «Основной проблемой является отвлечение эксплуатационного штата на обеспечение технологических «окон». За 5 месяцев 2011 года отвлечения составили 4980 человеко-часов. Дополнительными сложностями в организации технического обслуживания устройств ЖАТ является непредоставление технологических «окон» в дневное время для выполнения работ по техническому обслуживанию. Трудно, а то и невозможно подъехать на автотранспорте к объектам СЦБ на перегоне из-за горного рельефа. Сказывается и недостаточный уровень квалификации обслуживающего персонала. Поэтому мы пошли на применение бригадного метода обслуживания устройств ЖАТ. Теперь бригады у нас специализированные – по автоблокировке, по текущему и капитальному ремонту стрелочных электроприводов, по обслуживанию панелей питания, а также кабельная. Внедрение бригадного метода обслуживания позволяет высвободить рабочее время линейных механиков, что крайне важно для обеспечения «окон» при строительстве объектов Олимпиады-2014».

РУКОВОДИТЕЛЕЙ НАДО ГОТОВИТЬ

«За последние годы уровень технической грамотности специ-

алистов всех уровней снизился», – считает старший электромеханик Ульяновской дистанции СЦБ Куйбышевской дороги Юрий Поларшинов. По его мнению, в штатное расписание предприятия при численности от 150 человек необходимо ввести должность инженера по технической учебе (в настоящее время это возможно лишь при численности более 300 человек). Причем на каждом предприятии имеется немало пенсионеров, готовых передавать свои знания молодежи. Для этого необходимо разрешить предприятиям давать им дополнительный заработок – и тогда они не откажутся.

Отвечая на многочисленные вопросы по поводу уровня подготовки специалистов, заместитель генерального директора НПЦ «Промэлектроника» – одного из организаторов этой встречи – Вадим Ляной предложил ряд мер, способных повлиять на ситуацию. Во-первых, он считает нужным наладить ежемесячную передачу предприятиям – разработчикам и производителям микропроцессорных систем ЖАТ данных о работе их систем с каждого объекта эксплуатации. Во-вторых, проводить регулярное обучение эксплуатационного штата по поиску, анализу и устранению неисправностей микропроцессорных систем ЖАТ, предусмотреть необходимое для этого финансирование. В-третьих, включать в планы внедрение новых технических решений, направленных на повышение надежности работы микропроцессорных систем ЖАТ, а также плановую замену выработавшего срок эксплуатации напольного оборудования, аккумуляторных батарей и силовых элементов в УБП. И, наконец, совместно с ПКТБ ЦШ предусматривать достаточное для качественного сервисного обслуживания финансирование, а также своевременное заключение договоров на сервисное обслуживание микропроцессорных систем ЖАТ с предприятиями-разработчиками.

Немало выступлений было посвящено совершенствованию работы диспетчерского аппарата. Об этом говорил, например, заместитель начальника Петроввальской дистанции СЦБ Приволжской дороги Андрей Кухтин: «Зачастую недостаточные знания устройств и порядка обслуживания объектов СЦБ ставят под сомнение ав-

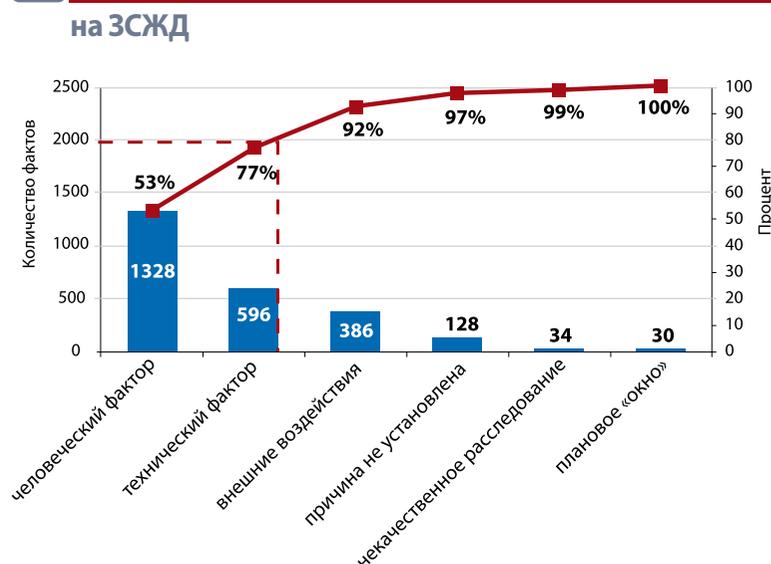
торитет сменных диспетчеров. Разный уровень коммуникабельности как индивидуальная черта характера не всегда позволяет сменному диспетчеру справиться с потоком информации, особенно в аварийном режиме работы. Необходимо разрабатывать программы повышения квалификации данных специалистов в виде технических занятий, деловых игр, в том числе и на курсах повышения квалификации.

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ОТВЕЧАЕМ ВСЕ!

Конечно, это далеко не полный перечень проблем, которые обсуждались в Екатеринбурге. От участников школы поступило немало острых вопросов. Например, почему обновление устройств СЦБ идет так медленно? Или почему в XXI веке с его компьютеризацией и цифровыми технологиями в ходу все те же бумаги, журналы, ведомости? Не пора ли уже от чего-то отказаться? Ведется ли подсчет времени и трудозатрат на выполнение различных приказов и всевозможных указаний по результатам внеплановых проверок, которые зачастую просто нереально выполнить из-за большого их количества? И т. д. и т. п.

Подводя итоги, Н. Балувев подчеркнул, что из-за недостаточного уровня подготовки и снижения авторитета руководителей среднего звена наметился разрыв между рабочими и руководством. Это ведет к непониманию, противопоставлению интересов, а иногда и к конфликтам. Он отметил: «Раньше начальники дистанций работали на своих должностях по десятку лет и больше. В этом были как минусы, так и серьезные плюсы. Такие руководители выступали своеобразными стабилизаторами коллектива. Сейчас динамика другая, по разным причинам руководство меняется чаще. Оно не успевает глубоко изучить свой коллектив, дойти до каждого. А устройства у нас такие, что вмешаться в их работу относительно легко. Официально крушений по нашей вине не было уже десять лет, но, что называется, по лезвию, в том числе и в прошлом году, мы несколько раз прошли, что и беспокоит. Поэтому нужна работа на упреждение. Об этом мы и хотели поговорить с коллегами. И, на мой взгляд, такой разговор состоялся».

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖЕК ПОЕЗДОВ на ЗСЖД



Источник: ОАО «РЖД»