

Ручная настройка

Технологичность должна стать основой корпоративной культуры



Алексей Курочкин,
начальник
технологической
службы СЖД

2 ФЕВРАЛЯ НА СЕВЕРНОЙ ДОРОГЕ ВВЕДЁН В ДЕЙСТВИЕ АКТУАЛИЗИРОВАННЫЙ ЕДИНЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС.

– Алексей Евгеньевич, Единый технологический процесс был принят только в прошлом году. Что даст дороге его актуализация?

– Актуализация ЕТП – естественный процесс совершенствования системы управления дороги. Особенность новейшей истории СЖД – в её динамичном развитии. А технологический прорыв должен своевременно регулироваться нормативной базой.

С момента внедрения предыдущего ЕТП на дороге разработаны и внедрены новые интенсивные и сквозные технологии. Усовершенствована система управления и её автоматизация. За этот период разработаны и внедрены многие новые сервисы. Поэтому типовые технологические процессы не всегда охватывают все особенности эксплуатационной модели дороги. Например, принципиально новой системой, внедряемой на дороге, стала «Автоматизированная система построения прогнозных графиков движения поездов на основе имитационного моделирования» (АПК ЭЛЬБРУС). Она реализует построение суточных прогнозных энергооборачивающих графиков движения поездов при разработке вариантных графиков движения в условиях предоставления «окон» на инфраструктуре.

– Каких вопросов коснулись основные изменения в актуализированном документе?

– Сегодня особенно важна корреляция всех нормативных документов, регламентирующих требования к технологии перевозочного процесса. Основой основ всегда было и остаётся сменно-суточное планирование поездной, грузовой и хозяйственной работы. Поэтому в рамках актуализированного ЕТП приведены в соответствие с современными требованиями Инструкции по планированию «окон» и сменно-суточному планированию поездной и грузовой работы.

Так, в целях реализации ремонтной путевой кампании 2015 года в ЕТП определены новые технологии планирования, предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ. Сегодня этот вопрос имеет большую актуальность в связи с переходом к современному методу ремонта пути в режиме закрытого перегона. На основании годового директивного плана-графика впервые составлены планы-карты, включающие все виды работ на инфраструктуре для более объективного и качественного планирования необходимых ресурсов.

Для формирования суточного плана грузовой работы ТЦФТО предоставляет дирекции управления движением информацию из базы данных системы АС



В 2015 году горизонт планирования ресурсов увеличен до уровня передачи по междорожным стыкам 17 тыс. вагонов

ЭТРАН. При планировании грузовой работы в первую очередь учитывается обеспечение вагонами погрузки грузов третьего тарифного класса (нефти, руды и т. д.) и полувагонами – леса, каменного угля, а также цемента, строительных грузов.

Кроме того, обязательным условием является сохранение на рейсе необходимого числа порожних вагонов для организации погрузки на следующие сутки, которое определяется расчётным путём на двое суток вперёд. Для более полного удовлетворения потребностей в подвижном составе для перевозки определённых наименований грузов при формировании суточной заявки используется классификатор родов подвижного состава и таблицы перекодировки для смежных систем АСОУП, ДИСПАРК. Алгоритм планирования поездной работы теперь строго соответствует всем корпоративным требованиям.

Новый Единый технологический процесс предусматривает охват максимально возможных объёмов перевозок в соответствии с принятыми графическими нормами. Поэтому горизонт планирования ресурсов увеличен до уровня передачи по междорожным стыкам 17 тыс. вагонов.

Кроме того, актуализированный документ стал предусматривать более глубокие технологические процессы, которые раньше планировались только на уровне структурных подразделений.

– В прошлом году ремонтный локомотивный комплекс окончательно перешёл в сервисные

верной дороги стала технология обеспечения локомотивных депо сухим кварцевым песком. Распределение сухого кварцевого песка осуществляется из центрального пункта его подготовки, расположенного на станции Данилов. Песок развозится в специализированном подвижном составе. Из



Принцип построения Единого технологического процесса Северной дороги признан базовым для построения ЕТП сетевых транспортных полигонов

компаний. Это отразилось в актуализированном ЕТП?

– Конечно, появились разделы, регламентирующие взаимодействие Северной дирекции тяги с ТМХ-Сервис и СТМ-Сервис по организации ремонта, технического обслуживания и модернизации локомотивов, детально регламентированы и взаимоотношения сторон, возникающие в ходе эксплуатации парка.

Принципиально новым объектом Единого технологического процесса Се-

верной дороги является обеспечение пунктов экипировки локомотивов кварцевым песком. ООО «ТМХ-Сервис» на станциях Лоста (Вологда), Иваново-Сортировочное, Рыбинск-Пассажирский, Буй и пунктов экипировки локомотивов сервисного локомотивного депо ООО «СТМ-Сервис» на станциях Ярославль-Главный и Данилов.

Обеспечение пунктов экипировки локомотивов кварцевым песком в дру-

АКЦИЯ

Поддержка ветеранов – не словом, а делом

В эксплуатационном локомотивном депо Лоста машинисты и помощники присоединились к акции «70 поездов к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне».

Инициатива принадлежит машинисту электровоза Сергею Гоштынару из эксплуатационного локомотивного депо Пенза. Цель акции – не только почтить память погибших, но и оказать реальную помощь ветеранам, железнодорожным пенсионерам. Заработок за поездку будет перечислен в их фонд.

К началу не остались равнодушными коллеги Гоштынара с других дорог сети, в том числе Северной. Как рассказал руководитель первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Лоста Сергей Игнатьев, на предприятии она сразу получила реальный отклик. Машинисты электровоза Кирилл Светлов, Алексей Ключин, Александр Скворцов и помощник Василий Карпенко уже провели первые грузовые составы на Данилов и Бабаево в рамках этой акции.

– День Победы – мой самый любимый, самый волнующий праздник, – говорит Кирилл Светлов. – Нет семьи, где бы не было своего героя. Это судьба всей нашей страны, тот день, который объединяет, заставляет гордиться своим прошлым, хранить о нём память.



В рамках акции лостинские машинисты уже провели первые грузовые составы на Данилов и Бабаево

И я, не задумываясь, принял участие в акции. И не только потому что поддержать ветеранов – благое дело. Но и, честно говоря, за державу обидно. Ведь в последнее время участились фальсификации истории, пытаются принизить роль нашего народа в великой Победе. Этой акцией мы пытаемся доказать, что память о героических годах для нас свята.

Кирилл Светлов уже провёл четыре состава в рамках акции. Намерен до Дня Победы не прекращать участие в ней, как и его коллеги.

Начальник депо Андрей Богданов говорит, что руководство

предприятия, профсоюзная организация оказывают всемерную поддержку проведению акции.

– Я горд, что в нашем депо работают такие неравнодушные, с чёткой гражданской позицией люди, – добавил Андрей Богданов.

На учёте в эксплуатационном локомотивном депо Лоста состоят 383 ветерана. Среди них восемь участников войны, 23 труженика тыла и 120 детей войны. Все они окружены вниманием и заботой, но вклад в ветеранский фонд от работников депо будет не лишним.

Владимир Николаев

ПРИГОРОД

Возвращение поезда

Северная пригородная пассажирская компания возобновила движение 12 пригородных пассажирских поездов в Вологодском регионе.

С 6 февраля в Вологодской области были назначены пригородные поезда № 6470 сообщением Вологда-1 – Вожега; № 6469 Вожега – Вологда-1; № 6481 Вологда-1 – Череповец-1. С 7 февраля 2015 года назначается пригородный поезд № 6482 Череповец-1 – Вологда-1. Также были назначены пригородные поезда: № 6473 Коноша-1 – Вожега; № 6474 Вожега – Коноша-1; № 6455 Коноша-2 – Вожега; № 6456 Вожега – Коноша-2. Кроме того, с пятницы было возобновлено сообщение, связывающее Костромскую и Вологодскую области. В Костромской области назначены пригородные поезда № 6346 сообщением Шарья – Поназырево; № 6479/80 сообщением Буй – Вологда-1, № 6483/84 сообщением Вологда-1 – Буй, с 7 февраля – поезд № 6333 сообщением Поназырево – Шарья.

Напомним, что в связи с отказом правительства Вологодской области компенсировать убытки Северной пригородной пассажирской компании в результате регулирования тарифов с 1 января электрички в Вологодской области были отменены.

Вологодский участок Северной дирекции моторвагонного подвижного состава был со-



Сегодня шести оставшихся электропоездов достаточно для организации движения в Вологодском регионе

кращён, машинисты переведены в Северную дирекцию тяги. Однако железнодорожники Северной сумели оперативно организовать движение в регионе.

– В штате Вологодского участка оставались 24 человек, которые 10-15 февраля должны были быть переведены в штат Северной дирекции тяги, – пояснил начальник Северной дирекции моторвагонного подвижного состава Сергей Горюнов. – Они вернутся к работе на Вологодском участке. Также на этот участок была переведена колонна машинистов из Данилова в количестве 20 человек.

Что касается подвижного состава, шесть электропоездов ещё остались у нас в депо, но документы на их передачу в другие дирекции моторвагонного подвижного состава оформлялись. Центральная дирекция нас оперативно поддержала, все вопросы были урегулированы в кратчайшие сроки. Сегодня шести оставшихся электропоездов достаточно для организации движения в Вологодском регионе. Будет ли восстановлен Вологодский участок вновь, зависит от объёма заказа СПбК. Нет ничего невозможного, уверен, что мы справимся с любой ситуацией.

ТАМАРА ШАРОВА