

Октябрьская | Безопасность

Накрыли колпаком

ОЖД приняла повышенные меры безопасности накануне всплеска хищений на объектах железнодорожной инфраструктуры. Число совместных специализированных групп в составе сотрудников ведомственной охраны и патрулей транспортной милиции, несущих дежурство на главном ходу магистрали, увеличено с семи до 17. А сотрудники частных охранных предприятий начали патрулировать железнодорожные перегоны, тогда как прежде охраняли только станции.

«Наиболее незащищённые участки – это как раз перегоны, ведь на станциях путейцы или вагонники всегда заметят постороннего. Именно поэтому перегоны теперь взяты под наблюдение. Плотность охраны на ряде участков дороги выросла более чем в три раза. В результате количество краж и случаев вандализма по сравнению с аналогичным периодом прошлого года значительно сократилось», – пояснил «Гудку» заместитель начальника ОЖД по безопасности и режиму Александр Ивановский.

По его словам, усиление мер безопасности коснулось прежде всего участка Москва – Тверь, главного пассажирского хода дороги, и ряда участков грузового хода от станции Волховстрой до станции Бабаево, считавшихся прежде наиболее криминогенными.

«Ещё не так давно мы с регулярностью один-два раза в неделю фиксировали случаи несанкционированного проникновения на объекты железнодорожной инфраструктуры. Преступники воровали кабели, портили имущество. Нередко приходилось иметь дело с хулиганством», – рассказывает Александр Ивановский.

Усиление мер безопасности предусматривает и внедрение современных технических средств борьбы с преступностью.

Так, на главном пассажирском ходу Октябрьской магистрали на наиболее криминогенных перегонах установили системы теленаблюдения, осуществляющие прямую трансляцию изображения на мониторы специалистов ситуационных центров. Это позволило повысить оперативность реагирования на незаконные вмешательства в работу магистрали.

«В результате у нас значительно улучшилась криминогенная обстановка. На главном ходу Октябрьской дороги сейчас фактически не регистрируются преступления, а ведь раньше там вырезали кабели сотнями метров. Сейчас даже если что-то случится, то на место происшествия моментально приедет группа немедленного реагирования», – говорит заместитель начальника дороги по безопасности и режиму.

По его словам, стоимость проекта оснащения главного хода системами безопасности составит около 100 млн руб., завершить работы запланировано в 2011 году. Всего же на охват магистрали средствами удалённого слежения в рамках программы «Антитеррор» в ближайшие годы выделят более 779 млн руб.

«Кроме того, сейчас решается вопрос оснащения системами видеонаблюдения крупных станций Санкт-Петербургского узла, которые не вошли в программу «Антитеррор», – отмечает Александр Ивановский.

Яна Позолотчикова,
сов. корр. «Гудка»
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СКЖД | Инвестиции

Лидер детства

Детский сад № 96 ОАО «РЖД» включён в общероссийский реестр самых развивающихся предприятий России в номинации «Лидер экономического роста - 2007».

Условиями успешного развития дошкольного учреждения стали инвестиции ОАО «РЖД». «До того как мы перешли в собственность компании, наш садик был в тяжёлом положении, – говорит его заведующая Ирина Соколова. – Требовался капитальный ремонт здания, была запущена территория. Дошло до того, что родители начали переводить детей в другие учреждения, и у нас появлялись свободные места».

Начиная с 2006 года на развитие детсада стали поступать средства. Только за 2006-й и часть 2007 года сюда было вложено более 20 млн руб. Был реконструирован фасад здания, укреплен фундамент, благоустроена территория.

Сегодня здесь более 200 малышей под присмотром 80 работников. «Садик стал очень популярным, мы не в состоянии принять всех желающих. Тем более что с сентября мы планируем совместно с Южным федеральным университетом приступить к реализации проекта создания экспериментальной программы «Детский сад – школа – вуз», – говорит Ирина Соколова. – Согласно ей специалисты будут работать с одарёнными детьми с детского сада и до университета».

В перспективе детский сад ожидает очередное преобразование. Возможно, что уже в 2009 году ОАО «РЖД» выделит деньги на реконструкцию бассейна и создание оздоровительного центра с комнатами психологической разгрузки, жемчужными, соевыми и грязевыми ваннами, а также дендрарием.

По мнению Ирины Соколовой, детский сад для детей железнодорожников с великолепными материально-техническими условиями, грамотным методическим обеспечением помогает мамам и папам снять с себя часть волнений и переживаний за ребёнка и с большей внимательностью и ответственностью относиться к работе.

Игорь Евдокимов,
сов. корр. «Гудка»
Ростов-на-Дону

Южно-Уральская | Развитие

Комплекс инноваций

Заканчивается техническое перевооружение крупнейшего на ЮУЖД вагоноремонтного депо Магнитогорск



Никитенко. – Это беспроводная радиоуправляемая система, которая отслеживает весь ход ремонта тормозов – от рабочего места бригады до испытаний, где формируется паспорт детали. Система выигрывает не только в простоте и удобстве, но и во времени, которое при нынешней технологии проверки тормозного оборудования затрачивается на установку датчиков для полного испытания отремонтированного вагона».

Механизация и автоматизация ремонта, направленные на максимальное сокращение ручного труда и уменьшение количества операций, затронули и другие цеха. Так, вагоноремонтный цех пополнился установками для снятия и правки люков полувагонов, механизированным комплексом для ремонта пятников, самоходной установкой для замены автосцепки, самоходным механизированным и настенным комплексами для правки кузовов вагонов. Это оборудование внедрено взамен прессов и установок, изготовленных по разработкам деповчан. Появились на предприятии и последние модели станков для обработки надкрасочных балок и боковых рам тележек, новые манипуляторы и кантователи.

Для совершенствования технологии ремонта проведена перепланировка участков с новой схемой расстановки технологического оборудования.

По словам начальника депо Магнитогорск Александра Румынского, техническое перевооружение позволит современно и качественно выполнять деповской и капитальной ремонт, а также укрупнённый ремонт кузовов полувагонов при капитальных работах.

«Нынешняя загрузка депо – 4360 вагонов в год, после модернизации сможем выпускать 7494. А оптимизация процессов ремонта за счёт механизации технологических циклов позволит дополнительно высвободить 100 человек», – подчеркнул он.

Завершить модернизацию депо планируют в конце июля после окончания всех пусконаладочных работ установленного оборудования.

Евгения Мусихина,
сов. корр. «Гудка»
Челябинск

МОДЕРНИЗАЦИЯ СДЕЛАЕТ ДЕПО САМЫМ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫМ СРЕДИ АНАЛОГИЧНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СЕТИ, ПРИ ЭТОМ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОВЫШЕННЫХ ОБЪЁМОВ РАБОТЫ ПОТРЕБУЕТ МЕНЬШЕГО, ЧЕМ ПРЕЖДЕ, ЧИСЛА СПЕЦИАЛИСТОВ.

Как рассказала «Гудку» начальник технологического отдела Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов Ольга Пасечник, одним из главных, применённых в депо новшеств стала высокотехнологичная линия по комплексному ремонту вагонных тележек. Теперь все ремонтные, измерительные и восстановительные работы выполняются автоматикой, без участия человека.

Новый тележный цех в депо Магнитогорск максимально автоматизирован

«На поточной линии предусмотрено 16 специализированных позиций, которые обеспечат подачу тележек из сборочного цеха, их мойку, разборку, дефектоскопию и определение геометрических параметров. На ней также будет идти разборка и сборка литых деталей, сборка и постановка ресорных комплектов, ремонт, испытание и транспортировка пружин и триангелей. Измерение геометрических параметров тележек будет проводить роботизированная установка «СПРУТ-М», – поясняет Ольга Пасечник.

В тележном цехе налажена и автоматическая система контроля оценки качества ремонта

и управления конвейерными линиями. Благодаря ей все данные о тележках от их захода на ремонт до выхода из депо будут поступать на дисплей оператора линии. Система заменит собой все бумажные носители. Это повысит качество информации и её сохранности и упростит доступ к сведениям. Первыми на сети при помощи лазера вагоноремонтной машины магнитогорцы будут сканировать кузовы и пользоваться компьютерной диаграммой диагностики с пометками о дефектах.

Выявленные дефекты будут устраняться вагоноремонтной машиной в автоматическом режиме.

«Есть ещё одна новинка – многопостовой автоматизированный комплекс испытания тормозного оборудования, – рассказывает «Гудку» начальник технического отдела депо Магнитогорск Иван

Справка «Гудка»

Вагоноремонтное депо Магнитогорск ремонтирует грузовые вагоны для станции Магнитогорск, которая является крупнейшим узлом ЮУЖД. По программе ремонта и эксплуатации подвижного состава с 2001 по 2010 год депо определено базовым предприятием ЮУЖД. Включение в программу позволило остановить старение основных фондов предприятия и уменьшить их износ с 62% до 54%. А оснащение оборудованием вагонных колёсных мастерских увеличило их мощность с 16,5 тыс. до 23 тыс. восстановленных пар в год.

Юго-Восточная | Обновление

Удержать тепло

На станции Белгород началась реконструкция вокзала

Строителям предстоит исправить недочёты, допущенные при проектировании здания в начале 80-х годов.

«Прежде всего в устройстве вокзала нас не устраивает система отопления – в холодное время её мощности недостаточно для обогрева всех помещений. Так что здесь установят новую отопительную систему и заменят инженерные коммуникации, – говорит начальник Юго-Восточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Иван Васильев. – Также на вокзале появится система кондиционирования воздуха, а однослойные витражи в окнах заменят на более функциональные стеклопакеты».

Изменится и планировка помещений. Так, комнаты отдыха, прежде вмещавшие не более 14 пассажиров, по окончании работ смогут принять 50 человек.

«Это требование времени – с момента постройки вокзала пассажиропоток на станции значительно увеличился. Кроме того, теперь Белгород – приграничная станция, и контролирующая службы часто высаживают здесь из поездов людей, едущих на Украину с неправильно оформленными документами. Иногда в сутки таких пассажиров набирается до полусотни. И нам их нужно разместить», – отмечает Иван Васильев.

Появится на вокзале и кафе, место для которого при первом проектировании не было предусмотрено вовсе.

Коснётся реконструкция и внешнего вида здания – рабочие капитально отремонтируют кровлю



Проектируя вокзал, архитекторы не учли того, что и в южном Белгороде бывают холодные зимы

и сделают современными материалами фасад.

Реконструкция, которую планируется завершить к концу года, обойдётся ОАО «РЖД» в 77 млн руб.

Также в этом году на станции Лиска реконструируют вокзал и удлинят пешеходный тоннель, соединяющий вокзал с платформами, начнётся кап-

ремонт вокзала на станции Старый Оскол.

Как сообщили в Юго-Восточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, на ремонт в Лисках компания выделяет 45 млн руб., в Старом Осколе – 18 млн руб.

Вячеслав Запорожец,
сов. корр. «Гудка»
Воронеж
ФОТО АВТОРА

Куйбышевская | Технологии

Контроль на расстоянии

КБШЖД внедряет автоматизированную систему управления пунктами технического обслуживания вагонов

Установленная в депо Кинель и Октябрьск система управления пунктами технического обслуживания (АСУ ПТО) объединяет в общую информационную сеть, позволяющую дистанционно выявлять дефекты и контролировать процесс работы с подвижным составом.

Благодаря внедрению АСУ ПТО процесс получения информации о техническом состоянии приходящих в депо вагонов стал полностью автоматизированным. Теперь все дефекты подвижного состава выявляются в пути следования по главному ходу магистрали, где установлены считывающие датчики. В случае обнаружения неполадок приборы через единую сеть передают информацию о характере неисправности конкретного вагона операторам пунктов технического обслуживания.

«Оператор выдаёт осмотрщику-ремонтникам смотровой лист и наряд с указанием конкретного номера вагона и его неисправности в том момент, когда поезд ещё только подходит к ПТО, – говорит начальник технического отдела службы вагонного хозяйства Александр Бельнов. – Любая операция осмотрщика фиксируется в системе АСУ ПТО, благодаря чему автоматизирован и учёт расхода запасных частей и материалов. Контроль за соблюдением технологии обслуживания также ведётся в реальном режиме».

Сведения о проделанной работе передаются на следующий по ходу поезда ПТО, работники



Бумажная работа и визуальный поиск неисправностей уходят в прошлое

которого благодаря системе заранее осведомлены о том, на какие вагоны следует обратить более пристальное внимание.

По словам главного инженера службы вагонного хозяйства КБШЖД Геннадия Волошко, автоматизация работы депо повысит качество обслуживания подвижного состава. «Раньше осмотрщики вагонов выявляли неисправности визуально, полагаясь лишь на собственный опыт и технические навыки, не всегда определяя скрытые дефекты. А информация о проведённой работе хранилась в журналах, в которых приходилось подолгу искать нужные записи. Теперь же за обнаружение дефектов отвечает высокоточное оборудование, а информация о проведённых работах моментально вводится в систему», – говорит он.

Как отмечают в управлении КБШЖД, создание единого информационного пространства повысило уровень контроля всей технологической цепочки от подхода поезда и до его отправления, одновременно сказавшись и на оперативности работы.

«В настоящее время на станциях Кинель и Октябрьск, где уже установлена АСУ ПТО, удаётся укладываться в нормы по обслуживанию, который для поездов своего формирования составляет 45 минут, транзитных – 52 минуты. Раньше мы отставали на несколько минут», – говорит начальник отдела эксплуатации службы вагонного хозяйства КБШЖД Владимир Малков.

Дмитрий Попов,
сов. корр. «Гудка»
САМАРА