

ДВЖД | БЕЗОПАСНОСТЬ

Невечный двигатель

Для остановки старения технических устройств на опасных объектах необходима корректировка среднесрочной инвестиционной программы на 2011–2013 годы.

Сейчас на опасных производственных объектах Дальневосточной дороги работает 1154 технических устройства, из которых 516, то есть фактически 45%, с выработанным сроком службы.

В частности, отработали нормативный период 32% паровых и водогрейных котлов, 47% грузоподъёмных кранов, 50% сосудов, работающих под давлением (воздухосборников), 60% лифтов.

Впрочем, ещё пять лет назад доля требующих замены технических устройств достигала 51%. Сказалась целенаправленная работа по снижению количества устаревших техустройств, главным образом за счёт установки новых воздухосборников.

Вместе с тем, отмечают в службе охраны труда ДВЖД, дорога подошла к тому пределу, когда с учётом постепенного старения вырабатывают нормативный срок эксплуатации не менее 5% техсредств ежегодно.

Восполнить эту цифру пока не получается. И, исходя из сегодняшних планов по инвестиционной программе на 2011–2013 годы, ситуация будет только усугубляться.

«Раньше служба охраны труда сама собирала с отраслевых отделов, служб, дирекций информацию о потребности в замене технических устройств. Затем эти сведения подавались в управление охраны труда ОАО «РЖД», доказывалась необходимость замены, после чего выделялись целевым назначением средства по инвестпрограмме. С 2010 года службы самостоятельно начали вести эту работу. Это логично, поскольку они – владельцы технических устройств. Однако запланированные объёмы замены в течение ближайших трёх лет недостаточны даже для того, чтобы ситуация сохранилась на уровне этого года», – рассказывает заместитель начальника отдела промышленной безопасности службы охраны труда ДВЖД Дмитрий Азимов.

В соответствии со среднесрочной инвестпрограммой число техустройств, выработавших нормативный срок, к примеру, в вагонном хозяйстве с нынешних 40,8% возрастёт до 50%, хозяйстве пути – с 55,4 до 68,9%, электрификации и электроснабжения – с 46,4 до 60%, службе гражданских сооружений – с 51,8 до 68,5%. На дороге считают, что лучшее средство от старения – финансовое.

Как сообщил Дмитрий Азимов, на совещании под председательством главного инженера магистрали дорожным службам и дирекциям было определено согласовать с отраслевыми департаментами компании предложения по корректировке размера инвестиций в сторону увеличения замены технических устройств.

«Конечно, бывает так, что устройство, отработав положенный срок, вполне способно исправно работать ещё какое-то время. Но оно не вечно, да и к тому же проведение специализированными организациями технической экспертизы, дающей право на дальнейшую эксплуатацию, обходится недёшево. Так что главный выход из проблемы – активнее службам работать с департаментами для предотвращения роста количества устройств, выработавших свой срок», – говорит Дмитрий Азимов.

Павел Усов,
Соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Одним из вызовов времени сегодня является необходимость применения новых подходов в решении транспортных проблем.

Коллективная дискуссия, проходившая в рамках Международной выставки транспортных технологий «ИнноТранс-2010» в Берлине, выявила общие тенденции в развитии транспорта, задачи стратегического и текущего характера. В обобщённом виде они сводятся к следующим положениям. Сегодня транспорт не отвечает вызовам времени по устойчивому экономическому и социальному развитию, по энергоэффективности и экологичности. Разные виды транспорта находятся в неодинаковом положении по отношению к налоговой политике, инвестиционным условиям и государственной поддержке. Необходима единая Европейская система транспорта на основе сбалансированного транспортного законодательства стран Европейского континента. Хотелось бы поделиться нашими суждениями по поводу этих выводов.

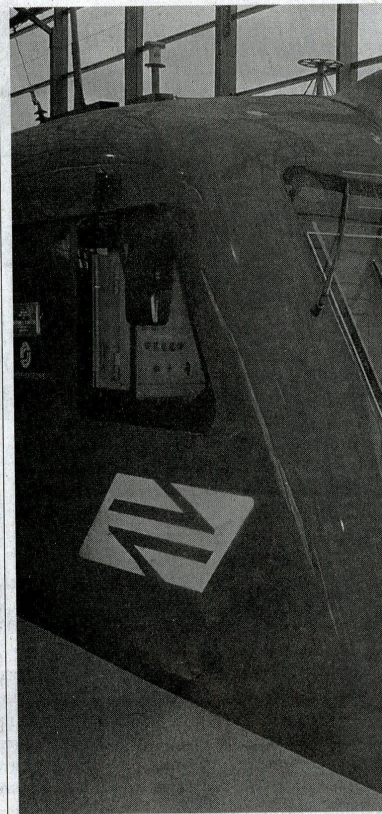
Бесспорным является то, что транспорт в его нынешнем виде не обеспечивает устойчивое развитие экономики, потребительского рынка. Это ярко подтверждается и нашей российской действительностью. Ежегодные потери ВВП страны вследствие транспортных необоснованных издержек оцениваются в 3–6%, и ситуация ухудшается.

Участники дискуссии отмечали и факторы, влияющие на развитие негативных явлений в транспортном обеспечении устойчивого развития. Это явно недостаточная развитость транспортной инфраструктуры. Излишние бюрократические барьеры на пути продвижения товаров, вызванные несогласованностью транспортного законодательства в разных странах. Избыточное влияние политики на экономические условия, в том числе и на грузопотоки между странами. Слишком высокая экологическая опасность нынешних видов транспорта (выбросы, загрязнение, шум). И наконец, высокое энергопотребление.

В дискуссии звучали предложения по преодолению этих негативных явлений. Для развития инфраструктуры необходимо привлекать международный капитал путём системы поддержки и государственных гарантий, ибо никаких бюджетных средств на развитие инфраструктуры не хватит. Также в части налогов и разного рода сборов все виды транспорта должны быть поставлены в одинаковое положение. Далее необходимо совершенствовать законодательную базу в направлении развития общественного транспорта, в том числе на уровне межгосударственных отношений. Также следует активизировать подготовку высококвалифицированных менеджеров для транспортной отрасли. И наконец, необходимо исключить негативное влияние политических отношений между странами на транспортный бизнес.

К выставке-ярмарке был приурочен железнодорожный саммит «Глобализация железных дорог: новые возможности для существующих транспортных средств». Участники согласились с оценкой роли железных дорог как основного, глобального поставщика пе-

С неб

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДОЛ
ПЕРЕД АВИАПЕРЕВОЗЧИ

Сегодня транспорт требует к себе дополнительного

ревозочных услуг. Фактически железные дороги вступают в период ренессанса. Свидетельством тому являются высокие скорости сооружения железнодорожных магистралей в азиатских странах, при этом дороги строятся очень высокого качества, позволяющие обеспечивать высокоскоростное движение поездов. Это же касается и Индии, Африканского и Южноамериканского континентов. Между европейскими странами прокладываются железнодорожные магистрали в недоступных ранее условиях – многокилометровые тоннели под горными хребтами.

Железные дороги имеют существенные преимущества перед авиацией и автотранспортом, прежде всего по энергоэффективности и экологичности. Однако при этом хотелось бы напомнить и о том, что технология «колесо – рельс» с электрическим приводом, как и всякая техническая система, имеет пределы своих возможностей. Новые подходы к формированию поселенческой архитектуры требуют от транспорта больших возможностей. И не случайно министр транспорта Франции в ходе дискуссии произнёс фразу: «Я жду новых подходов». На наш взгляд, таким новым подходом является широкое применение линейных тяговых двигателей (двигатели с развёрнутым, или длинным, статором), совмещённых с системой магнитного подвеса. Эта технология, осуществлённая в проектах Transrapid (Германия) и Maglev (Япония), даёт уверенность в достойном ответе вызову времени – безопасный, экологич-

Ба на землю

ОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СВОИ ПРЕИМУЩЕСТВА
ЧИКАМИ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ



ГО ВНИМАНИЯ СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА

ный, энергоэффективный и высокоскоростной транспорт.

В то же время, как наглядно показывали многие стенды и экспонаты выставки-ярмарки, сегодня ясно проявляются долговременные тенденции в техническом развитии железнодорожного транспорта. Это перемещение инфраструктуры с поверхности земли на эстакаду и под землю – в тоннели, отказ от паутины проводов на улицах городов за счёт использования индукционных способов передачи электрической энергии на подвижной состав. Это новые технологии монтажа эстакад для железнодорожной инфраструктуры, производства фундаментов, опор и соответствующей техники.

Заметен прогресс в инженерных новациях по конструкции верхнего строения пути, его содержания и реновации с полным исключением ручного труда. На открытой площадке был представлен подвижной состав ведущих стран. Бросаются в глаза всё более совершенные внешние формы, отделка, приближающаяся к качеству автомобиля, внутренняя планировка пассажирских поездов для городских и пригородных линий, позволяющая рационально использовать каждый квадратный метр. Практически каждый стенд, экспонат позиционирует себя как самый экономически успешный, экологически безопасный, энергоэффективный.

Мы уверены, что железнодорожный транспорт и в обозримом будущем будет играть существенную роль в стабильном, поступа-

тельном развитии экономики, повышении потребительского спроса, влиять на тенденции и результаты деятельности промышленности и в целом материального производства, расширение спектра и качества услуг. Ключевым звеном в обеспечении этой роли является управление человеческим капиталом, поскольку достижение любых поставленных целей зависит от качества конкретных людей.

И здесь на первое место следует поставить задачу опрокинуть психологический барьер, разорвать навязанный нам стереотип о неспособности российских специалистов-инженеров вести дела на уровне передовых стран. Тем более что на Западе работодатели утверждают как раз, что лучших инженеров-железнодорожников готовит именно Россия. Почти все наши практиканты по окончании стажировки получают приглашение работать в иностранных фирмах. Это ли не повод некоторым нашим «экспертам» отказаться от постоянного посыпания головы пеплом?

Но наряду с этим работа на железнодорожном транспорте требует от человека всё-таки и некоторых ярко выраженных особенностей-требований. Это прежде всего такой элемент отношения к делу, как дисциплина в самом широком смысле этого слова. Это соблюдение правил и инструкций, технических нормативов, режимов работы техники, умение общаться с людьми, эрудиция, достойный внешний вид, психическая устойчивость в любых ситуациях.

Комплекс данных качеств вырабатывается при условии личной ориентации ещё с подрост-

кового и даже детского возраста. Опыт показывает, что прохождение по лестнице: специализированный класс, а может быть, и вся школа с именем «железнодорожная», Детская железная дорога, железнодорожный лицей (или техникум), транспортный вуз – вот наиболее оптимальный путь получить для железнодорожного транспорта квалифицированного специалиста и дисциплинированного работника.

В средних и высших учебных заведениях должны быть сформированы научно-образовательные центры, загруженные актуальной тематикой для нужд железнодорожного транспорта. Профессора, преподаватели должны быть вовлечены в исследовательскую, конструкторскую, поисковую научную работу. На базе таких центров должна быть отработана система непрерывного повышения квалификации производственных кадров.

Развитие творческого подхода, стремление к новациям зависят от двух тесно взаимосвязанных факторов. Это творческий дух в коллективе обучающихся, который, как правило, инициируется высококвалифицированным руководителем, преподавателем, инструктором, и материализация этого творческого состояния через заказы, гранты, конкурсы от реального потребителя, то есть производства и сферы услуг.

Руководство страны постоянно декларирует задачу поиска источников ускорения экономического роста. Но в этой связи нельзя не обратить внимание на одно обстоятельство, сдерживающее поступательный вектор экономического роста и особенно вызывающее у населения страны неудовлетворённость в транспортной доступности, – это явное несоответствие транспортной инфраструктуры, или дефицит магистральных железнодорожных путей, для пропуска пассажирских и грузовых поездов как в дальних, так и местных перевозках. Не только в будущем, а ещё вчера и сегодня нехватка транспортных мощностей является тормозом развития.

В мире достаточно свободных денег, в том числе и для инвестиций в железнодорожную инфраструктуру. Всё дело в отношении к этому государству. Россия имела замечательный революционный опыт, когда в течение двух десятилетий строила по две тысячи километров железных дорог в год на основе политической воли государства, объединённой с правилами инвестирования, приемлемыми для бизнеса. Надо вернуться к истокам этого опыта.

Специалисты из России, посетившие выставку транспортных технологий, не чувствовали себя ущербными, так как техника, технология, знания ведущих стран и фирм в железнодорожном деле нам хорошо знакомы, как знакомы и лица, развивающие эту технику и технологии, и немало из них – выпускники российских вузов. Мы – железнодорожная держава. Это – наш путь.

Анатолий Зайцев,

д.э.н., профессор,
министр путей сообщения РФ
в 1996–1997 годах,

Геннадий Талашкин,

первый заместитель
генерального директора
ОАО «РЖДстрой»