

## ОБРАЩЕНИЕ

к работникам Дальневосточной железной дороги — членам Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей

### УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей и руководство Дальневосточной железной дороги обращаются к вам с тревогой в связи со сложившейся неблагоприятной ситуацией, связанной с обеспечением безопасности движения поездов.

На протяжении многих десятилетий, с самого момента запуска первого железнодорожного сообщения, сохранение жизни и здоровья работников железнодорожного транспорта, пассажиров, сохранность перевозимых грузов являются приоритетными задачами отрасли.

В настоящее время идёт активное возрождение института общественного контроля безопасности

движения поездов. На страже безопасности теперь не только руководители и ревизорский аппарат, но и равнодушная общественность, деятельность которой направлена на формирование культуры безопасности в трудовых коллективах изнутри и содействие в реализации мер по предупреждению возникновения транспортных происшествий.

Трагедия, случившаяся на Горьковской железной дороге, в очередной раз напомнила, насколько вся работа стальных магистралей, обеспечение непрерывного и безопасного перевозочного процесса зависит от грамотных профессиональных действий и соблюдения технологических процессов каждым тружеником.

Необходимо каждому извлечь уроки из тех трагических случаев, что произошли на Дальневосточной железной дороге и на сети дорог в целом. Безответственности, распушенности и халатности нет места на железнодорожном транспорте!

Мы призываем вас к активным действиям, направленным на недопущение повторения подобных трагедий.

Не оставайтесь равнодушными, если видите угрозу безопасности движения поездов!

**Александр НАГОВИЦИН,**  
председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

**Евгений МЫСЛИВЦЕВ,**  
заместитель начальника дороги — главный ревизор по безопасности движения поездов

# НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ



Председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александр Наговицин

**ДОРПРОФЖЕЛ на Дальневосточной железной дороге проводит работу по реализации Основных направлений деятельности РОСПРОФЖЕЛ на 2016-2020 годы, Резолюции XXXII съезда РОСПРОФЖЕЛ «Профсоюз за безопасность движения поездов». На сайте ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД действует раздел «Общественный контроль».**

16 ноября 2020 года при следовании поезда №2617 (64 вагона, 5832 т, груз — мазут топочный) по станции Новки-1 Горьковской железной дороги со скоростью 72 км/ч на стрелочном переводе №4/4С первого главного пути допущен сход одной колёсной пары второй секции локомотива ВЛ80Т №2098 (приписки ТЧЭ Лоста Северной Т под управлением локомотивной бригады ТЧЭ Горький-Сортировочный Горьковской Т) и 35 вагонов, из них 34 вагона на бок (в том числе 6 вагонов

с течью груза), с нарушением габарита второго главного пути. Сошедшими вагонами смертельно травмирован дорожный мастер Владимирской дистанции пути Горьковской дирекции инфраструктуры, стоявший на обочине второго главного пути. Повреждены 34 вагона до степени исключения из инвентаря, локомотив, элементы железнодорожной инфраструктуры. Произошёл разлив мазута общей площадью 9800 м<sup>2</sup>. Полный перерыв движения составил по первому главному

пути — 22 часа 42 минуты, по второму главному пути — 31 час 03 минуты. Были задержаны 12 пассажирских, 6 пригородных, 31 грузовой поезд.

Установлено, что основной причиной крушения явилось нарушение технологии и порядка производства работ на стрелочном переводе №4/4С (замена шарнира шибера электропривода) электромеханиками Владимирской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Горьковской дирекции инфраструктуры.

Информация о производстве работ на стрелочном переводе электромеханиками от руководства и сменных диспетчеров Владимирской дистанции СЦБ, причастных работников смежных структурных подразделений была скрыта. Меры по остановке поезда после

| В НОМЕРЕ |

#### Территория надёжности

Безопасность движения поездов — ключевой показатель работы железнодорожного транспорта, обеспечивающий безаварийное следование поездов, сохранение жизни пассажиров и сохранность грузов, требующий безусловного выполнения работниками компании действующих правил и инструкций. Неслучайно с каждым годом на Дальневосточной железной дороге возрастает роль института общественных инспекторов по безопасности движения поездов в профилактике нарушений и развитии культуры безопасности.

Стр. 2-3

#### Безопасность начинается с каждого из нас

Как переломить синдром безответственности, который приводит к ЧП на железной дороге? Принято считать: ошибку любого железнодорожника может исправить машинист. Он — последнее звено в цепочке движущихся событий. Между тем, как показывает практика, в отлаженном годами процессе произошёл сбой: регулярно происходят на сети сходы подвижного состава по самым разным причинам. Какие же причины являются центральными в систематических происшествиях?

Стр. 3

#### Инспектор видит всё

Начальник грузового района станции Угловая Роман Мулдашев — один из лучших общественных инспекторов Дальневосточной железной дороги. На его счету не только самое большое количество найденных и устранённых замечаний по безопасности движения поездов. Подход к работе молодого руководителя — достойный пример для коллег.

Стр. 7



получения информации по парковой связи громкоговорящего оповещения о приближении по первому главному пути грузового поезда приняты не были. Также в целях сокрытия данного факта после допущенного схода крепление шибера и контрольных тяг на стрелочном переводе №4/4С электромеханиками было восстановлено.

Одними из основных причин крушения поезда явились нарушения установленного порядка организации и выполнения работ, связанных с выключением из действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, а также нарушение установленного порядка планирования и проведения технологических «окон».

(Продолжение на стр. 2)

# НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

(Окончание. Начало на стр. 1)

Случай и обстоятельства крушения грузового поезда на Горьковской дороге, произошедшего 16 ноября 2020 года, доведены до причастных на полигоне Дальневосточной железной дороги и внесены в тематику повторно-периодических инструктажей. Особое внимание обращено на уголовную ответственность за действия (бездействие), приведшие к нарушению безопасности движения поездов. В том числе с участием общественных инспекторов проводятся проверки состояния электроприводов, стрелочных гарнитур, внешних замыкателей с организацией устранения выявленных нарушений. На железной дороге 26 ноября проведена регионально-оперативная комиссия по безопасности движения поездов с заслушиванием руководителя службы автоматики, телемеханики.

В целом по состоянию на 1 октября 2020 года на полигоне работают 440 общественных инспекторов по безопасности движения поездов. Работа региональных и дорожных советов осуществлялась в соответствии с разработанными годовыми планами.

Количество проведённых проверок на одного общественного инспектора увеличилось с 9,6 до 9,7. Количество нарушений, выявленных за одну проверку, увеличилось с 2,4 до 2,5.

Профсоюзным активом проводится работа с руководителями дирекций и филиалов о необходимости вовлечённости общественности в проведение аудитов.

За отчётный период наиболее активно участвующим в безопасности движения работникам предоставлены 63 дня дополнительного отпуска. Поощрены 58 общественных инспекторов.

С конца ноября текущего года в Корпоративном университете «РЖД» началось дистанционное обучение общественных инспекторов.

Руководством дороги и ДОРПРОФЖЕЛ регулярно проводятся встречи в трудовых коллективах с приглашением общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

Основная наша задача совместно с руководителями структурных

подразделений — профилактика нарушений безопасности движения за счёт реализации мер, направленных на предупреждение возникновения транспортных происшествий, укрепление трудовой и производственной дисциплины, формирование культуры безопасности в трудовых коллективах, пропаганду передовых методов и приёмов выполнения производственных обязанностей и организации производственных процессов.

Профсоюзный актив не может оставаться в стороне от проблемы.

Комитетам первичных профсоюзных организаций структурных подразделений, филиалов организаций, где действует ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД, в первую очередь непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения поездов, необходимо:

— создать на предприятиях атмосферу нетерпимости к нарушителям трудовой и технологической дисциплины;

— усилить роль профсоюзного актива первичных профсоюзных организаций структурных подразделений, филиала ОАО «РЖД» в части выполнения обязательств работников по коллективному договору;

— способствовать развитию на предприятии культуры безопасности, общественного контроля обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте;

— провести заседания выборных коллегиальных органов структурных подразделений и филиалов, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, по вопросу о возможных последствиях нарушений трудовой и производственной дисциплины на примере обстоятельств крушения грузового поезда на станции Новки-1 Горьковской железной дороги с выработкой предложений для повышения эффективности деятельности общественно-го контроля профсоюза;

— включить обстоятельства случая крушения грузового поезда в планы разъяснительной работы с общественными инспекторами по безопасности движения поездов.

**Александр НАГОВИЦИН,**  
председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД



Заместитель председателя  
ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД  
Максим Глотов

— **Максим Владимирович, насколько сегодня значим вопрос безопасности движения в рамках Дальневосточной магистрали и компании в целом?**

— С каждым годом вопросам безопасности движения уделяется всё больше внимания как со стороны профсоюза, так и руководства компании. Прошло пять лет, как профсоюзом организована в существующей форме система общественного контроля в вопросах обеспечения безопасности движения поездов. Система продолжает обретать свою окончательную форму. Общественные инспекторы всё больше проявляют себя.

В прошлом году состоялся второй Всероссийский слёт общественных инспекторов по безопасности движения поездов. Анализируя работу общественных инспекторов за последние два с половиной года, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Валентинович Белозёров отметил, что вектор развития выбран правильно. Своевременное выявление факторов риска, создание благоприятной производственной среды и обеспечение необходимого уровня надёжности — общие задачи, от выполнения которых зависит сохранение жизни и здоровья людей, сохранность грузов, подвижного состава и объектов инфраструктуры.

Безопасность движения должна быть не просто обязательным условием деятельности всех предприятий холдинга, а стать законом для каждого работника. Необходимо удерживать баланс между неукоснительным соблюдением требований безопасности движения и охраны труда и чётким выполнением должностных обязанностей.

— **Какова роль общественного инспектора в системе обеспечения безопасности перевозочного процесса?**

— Для более глубокого понимания ситуации приведу в пример несколько цифр. На Дальневосточной магистрали работают 440 общественных инспекторов по безопасности движения поездов. В течение 2020 года ими были проведены 4303 проверки, выявлены 10820 нарушений, устранены 10429. Кроме того, общественными инспекторами даны 48 предложений по улучшению безопасности движения, при этом внедрены 35 предложений, применены 33 запретные меры. Процент устранения выявленных нарушений составил 96,3%, что выше показателя прошлого года. Согласитесь, это достойные результаты работы.

Общественники — люди особого склада. Вклад инспектора в общее дело зависит напрямую

# ТЕРРИТОРИЯ

Безопасность движения поездов — ключевой показатель работы железнодорожного транспорта, обеспечивающий безаварийное следование поездов, сохранение жизни пассажиров и сохранность грузов, требующий безусловного выполнения работниками компании действующих правил и инструкций. Неслучайно с каждым годом на Дальневосточной железной дороге возрастает роль института общественных инспекторов по безопасности движения поездов в профилактике нарушений и развитии культуры безопасности.

Об этом и других аспектах актуальной темы безопасности движения мы побеседовали с заместителем председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Максимом Глотовым.

от его личных профессиональных качеств, умения работать на совесть. Это люди, в первую очередь, неравнодушные.

На Дальневосточной железной дороге трудятся одни из лучших на всей сети общественные инспекторы. Так, Приказом ОАО «РЖД» от 15 мая 2020 года о поощрении работников ОАО «РЖД» присвоено звание «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте» электромонтёру контактной сети Ружинской дистанции электроснабжения Сергею Александровичу Кобелеву и машинисту тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Тынды Виктору Ивановичу Мовчану. Высокая и заслуженная оценка! И таких достойных общественников, вносящих весомый вклад в стабильную работу Дальневосточной магистрали, на нашей дороге много.

Применение новых технических средств и технологий, проведение оптимизации перевозочных процессов, повышение эффективности эксплуатационной деятельности сопряжено с определёнными рисками. Одним из важнейших инструментов в организации управления системой обеспечения безопасности движения служит их прогнозирование, то есть работа на опережение, позволяющая избежать негативных ситуаций и их последствий. Важная роль в этом отводится именно общественным инспекторам, как правило, обладающим большим практическим опытом и зарекомендовавшим себя грамотными, ответственными специалистами.

В первую очередь, общественный инспектор должен работать на предупреждение и профилактику нарушений, негативных событий. Необходимо работать так, чтобы количество нарушений безопасности было сведено к минимуму, а в идеале допускаться они не должны в принципе.

Здесь уже переходим к аспекту формирования культуры безопасности, когда безопасность движения начинается с каждого из нас. Работник должен в полной мере осознавать эту свою непосредственную причастность к глобальному процессу. Количество негативных событий снижается с ростом производственной культуры, основанной на коллективной ответственности и осознанном выборе в пользу выполнения требований безопасности, массовом привлечении работников к контролю их соблюдения.

Одна из главных задач повышения культуры безопасности — осознанное, добросовестное выполнение

работниками требований безопасности движения поездов. В этом деле важно отойти от формализма, в том числе и через институт общественных инспекторов, чья деятельность является примером правильного отношения к своим обязанностям.

Одним из важнейших аспектов деятельности общественных инспекторов должна быть забота о молодых кадрах, их воспитание, постоянный контроль и обучение, а также налаживание конструктивного диалога с руководством предприятия. Эти меры должны повысить качество и эффективность работы компании.

Несмотря на улучшение ситуации в целом, риски по-прежнему остаются. Основная причина — в недостаточной профилактической работе в трудовых коллективах. Причём она, как правило, не требует дополнительных финансовых вложений. Поэтому развитие института общественных инспекторов должно привести и к повышению уровня профилактики в коллективах, укреплению трудовой и технологической дисциплины, активному распространению передового опыта по предупреждению нарушений безопасности движения.

— **Как, на ваш взгляд, можно усовершенствовать работу общественников? Расскажите о системе их мотивации.**

— Механизмы повышения эффективности работы общественных инспекторов регулярно обсуждаются на всех уровнях РОСПРОФЖЕЛ и ОАО «РЖД». Сегодня главное — не количество, а качество общественных инспекторов. Таковы, в частности, уроки недавнего прошлого, когда в сфере общественного контроля превалировал формализм: гонясь за числом, не обращали внимания на суть. Именно общественный контроль может дать тот реальный взгляд изнутри предприятия, который поможет коллективу работать без брака, без травм.

При выборе кандидата в общественники надо руководствоваться тем, что он должен быть из числа работников ведущих профессий, иметь теоретический и практический опыт и способность действовать в нестандартных ситуациях. Общественным инспекторам необходимо иметь авторитет и среди смежников.

Сегодня делается всё, чтобы оставить в прошлом формальную систему проверок. Ведь инспектору важно знать, что его работа ценится, а выявленные им замечания находят под контролем руководителя предприятия. И самое главное — они получают обратную связь, ответ на выявленные

# НАДЁЖНОСТИ

замечания, которые при первой же возможности устраняются.

Немалую роль в повышении эффективности работы общественников играет мотивация. Необходимо регулярно поощрять самых активных, размещать фотографии на электронной доске почёта, организовывать мотивационные поездки с элементами обучения. Так, как это уже делает РОСПРОФЖЕЛ, поощряя общественников мотивационными поездками в пансионаты Сочи и Алтайского края.

В качестве главных мотивационных мероприятий нельзя упускать из внимания постановку в кадровый резерв, возможность целевого направления на обучение, участие в сетевых школах по безопасности движения, в совещаниях трудовых коллективов. Это повышает авторитет и расширяет кругозор общественников. Ведь они сталкиваются с нарушениями, относящимися, в том числе, к другим службам. Чтобы их выявить, необходимы знания, которыми общественные инспекторы не всегда владеют, поскольку взаимодействие со смежниками недостаточно налажено. Для этого необходима единая программа обучения смежным специальностям. Это вооружит инспекторов знаниями, укрепит авторитет, а главное — повысит эффективность проверок, дав возможность выявить максимальное количество нарушений и спасти тем самым не одну жизнь.

Тема общественного контроля неразрывно связана с социальным партнёрством. Руководители подразделений дороги должны быть лично заинтересованы в качественной профилактической работе общественных инспекторов. Здесь мы говорим о системе прозрачности нарушений, когда их не пытаются скрыть, когда соблюдаются взаимные интересы сторон в улучшении финансово-экономических и производственных показателей, и всё нацелено на повышение уровня безопасности на железнодорожном транспорте и на обеспечение качественной системы организации труда.

**— Каковы основные причины нарушений безопасности движения поездов, и какие методы борьбы с ними предлагает профсоюз?**

— Регулярно на заседаниях Президиума ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД рассматривается состояние безопасности движения в территориальных управлениях дороги, причины, по которым произошли различные нарушения, и предлагаются конкретные меры по совершенствованию системы управления безопасностью движения и снижению, в том числе, негативного влияния человеческого фактора. При этом обсуждаются вопросы не только соблюдения технологии. Особое внимание — на социальную составляющую: мы пытаемся разобраться в том, что побуждает работника допускать нарушения.

Анализ причин случаев нарушения безопасности показывает, что они произошли не из-за одиночных ошибок или разовых отступлений от действующих

правил, а имеют системный характер как со стороны должностных лиц, так и рядовых работников. Работодатель сам издаёт соответствующие документы и сам же их не выполняет (не обеспечение штатными сигнальщиками, инструментом, сигнальными принадлежностями и т.д.), люди расслабляются и поэтому допускают нарушения технологии.

Экономия средств на содержание штата линейных работников ведёт к нарушению технологии работ, а, следовательно, к потере качества и увеличению рисков в обеспечении безопасности движения, подвергает опасности как пассажиров, так и самих работников. Создание условий труда, при которых работники вынуждены идти на нарушения технологии, становится впоследствии естественной нормой.

Прямое подтверждение — сход грузового поезда 16 ноября на Горьковской железной дороге, когда по вине опытных работников погиб человек и допущено опрокидывание 35 вагонов с мазутом.

Повторяемость случаев нарушения технологии со стороны руководителей предприятий приводит к тяжёлым последствиям для безопасности движения. Как пример, в путевом комплексе к таким нарушениям относятся выполнение работ бригадой монтажников пути в количественном составе, не обеспечивающем своевременное выполнение заданного объёма и качества работ, недостаточное обеспечение их механизированным инструментом, необоснованное расширение фронта работ, отсутствие ограждения места работ. В локомотивном комплексе это нарушение регламента переговоров, приведение в движение локомотивов без командировки руководителя работ, отсутствие наблюдения за показаниями сигналов и положением стрелочных переводов по маршруту следования, что является основными причинами проезда запрещающих сигналов светофоров локомотивными бригадами, столкновений подвижного состава при поездной и маневровой работе. Исключение подобных нарушений возможно только за счёт правильной организации профилактической работы.

Профсоюз считает недопустимыми грубые нарушения трудовой дисциплины, нахождение работников на рабочем месте в нетрезвом состоянии. Их последствия — значительный материальный ущерб для компании и трагические последствия для работников. Необходимо создавать в трудовых коллективах атмосферу нетерпимости к таким проступкам, привлекать работников, членов их семей к здоровому образу жизни, занятиям спортом.

Заботясь о создании необходимых условий для соблюдения безопасности движения, профсоюз уделяет большое внимание вопросам обеспечения работников инструментом, сигнальными принадлежностями, переносными радиостанциями. В этих вопросах со стороны работодателя есть существенные сдвиги. Работу будем продолжать.

У профсоюза неизменная позиция: блок вопросов «безопасность движения» должен рассматриваться в комплексе — работы должны выполняться строго в соответствии с действующими правилами и технологическими процессами при безусловном обеспечении безопасных условий труда. Самое главное — работник имеет право отказаться от выполнения работы, если ему не обеспечены безопасные условия труда, нарушаются технологические процессы! И в этом деле первым помощником для работника должен стать общественный инспектор.

**— Каковы перспективы развития на Дальневосточной железной дороге ситуации с безопасностью движения?**

— Отмечу, что благодаря грамотной и планомерной работе со стороны начальника железной дороги Николая Васильевича Маклыгина, ревизорского аппарата, руководителей дирекций ежегодно обстановка с безопасностью движения поездов на Дальневосточной магистрали улучшается.

За 10 месяцев 2020 года нарушения безопасности движения на инфраструктуре дороги к уровню 2019 года снижены на 22% (с 139 до 109), по вине подразделений холдинга «РЖД» — на 20% (с 71 до 57), по вине сторонних организаций — на 23% (с 68 до 52).

Но, безусловно, не всё так гладко, нам есть над чем работать.

Например, допущен рост количества событий по вине региональных дирекций на 7% (с 45 случаев до 48). Рост аварийности допущен в нескольких дальневосточных дирекциях: инфраструктуры — на 35% (с 17 до 23 случаев), управления движения — на 50% (с 6 до 9), по управлению терминально-складским комплексом и моторвагонного подвижного состава, в которых допущено по одному случаю.

С начала 2020 года в подразделениях холдинга «РЖД» возросло количество сходов железнодорожного подвижного состава при поездной работе, при маневровой работе, случаев приёма или отправления поезда по неготовому маршруту, перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом, излома рельсов под железнодорожным подвижным составом.

Основная наша задача совместно с руководителями структурных подразделений — это профилактика нарушений безопасности движения за счёт реализации мер, направленных на предупреждение возникновения транспортных происшествий, укрепление трудовой и производственной дисциплины, формирование культуры безопасности в трудовых коллективах.

При активном взаимодействии с работодателем профсоюз продолжит делать всё от него зависящее, чтобы каждый работник Дальневосточной магистрали осознанно стоял на страже безопасности движения поездов.

**Беседу вела  
Наталья ОХОТНАЯ**

Руководитель Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД  
Наталья Лямина

## БЕЗОПАСНОСТЬ НАЧИНАЕТСЯ С КАЖДОГО ИЗ НАС

**Как переломить синдром безответственности, который приводит к ЧП на железной дороге? Принято считать: ошибку любого железнодорожника может исправить машинист. Он — последнее звено в цепочке движущихся событий. Между тем, как показывает практика, в отлаженном годами процессе произошёл сбой: регулярно происходят на сети сходы подвижного состава по самым разным причинам. Какие же причины являются центральными в систематических происшествиях?**

Такого напряжения от работы, как в последнее время, не было никогда. Грузовая база растёт, а штат станций, предприятий, оптимизируясь, уменьшается. Конечно, это сказывается на результатах. Как отмечают дежурные, особенно внеклассных станций, во время смены им не то что поехать — перевести дыхание некогда. Поэтому движущиеся, уходящие на заслуженный отдых, ни дня не задерживаются на станции, без которой не представляют своей жизни. Такой парадокс. Настолько копится усталость и зашкаливает внутреннее неприятие от постоянных нагрузок, которым нет выхода. А сегодня из-за «ковида» многим станциям, которым и так сложно, приходится работать в трёхсменку, потому что люди болеют.

Ещё одна проблема — проверки. Проверки руководства, контроль часто несут в себе обвинительный характер, не показывая пути выхода из сложившейся ситуации. Но так же нельзя! Ещё Борис Скорород, в свою бытность отвечавший за безопасность во Владивостокском регионе, говорил: резать стрелки — это профессиональный брак дежурных. Если за каждую увольнять людей, можно лишиться всех. Да, есть виды ошибок допустимые, а есть такие, за которые следует наказывать. Но в этом вопросе подход должен быть индивидуальным! И нужна постоянная кропотливая работа с людьми. Профсоюз в этом отношении выполняет очень большую и серьёзную работу.

Я считаю, любого человека можно обучить безаварийному поведению. Всё дело в психологии, так как именно человеческий фактор остаётся главной причиной нарушений, допущенных в работе. Это характерно для всех железнодорожных профессий. Каким же способом можно повысить технологическую дисциплину?

С людьми необходимо не только спрашивать, но и постоянно держать их в тонусе: мотивировать, отмечать их заслуги. У нас в регионе работают 134 общественных инспектора. Причём многие составляют старожилы, имеющие весомый авторитет. Прекрасно разбираясь в тонкостях технологических процессов на своём предприятии, они не только видят проблемы

и устраняют их, но и принимают активное участие в формировании здорового климата в коллективе. Поэтому у нас введена практика проведения регулярных встреч с людьми, особенно с теми, кто только начинает свой путь в профессии. Повышенное внимание к локомотивным бригадам, особенно к молодёжи, которая приходит на предприятие, может исправить ситуацию. Для этого мы активно подключаем профсоюзных лидеров на местах, помогаем продвигать систему наставничества, усиливать обучение. Только так, сообщая, можно повысить профессиональный уровень и стать ближе к человеку. А значит — уйти от происшествий.

Общественный инспектор должен знать, какие ответы даёт руководство предприятия на его замечания. И если не получается диалога, то он имеет полное право выйти на нас, на ревизорский аппарат, с которым мы активно взаимодействуем. Что касается мотивации, конечно, общественных инспекторов необходимо поощрять, тем более, если замечания предотвратили возможные серьёзные последствия. Материально поощрять и обязательно морально. Статус общественного инспектора — это значимая и уважаемая позиция. Поэтому мы совместно с ревизорами по безопасности на семинарах отработаем комплекс мероприятий, рассчитанных на предупреждение нарушений, развитие профессиональных компетенций, позволяющих и руководителям, и общественным инспекторам эффективно применять на практике рискориентированный подход и в целом поднимать в коллективах уровень культуры безопасности.

Хотелось бы ещё раз акцентировать внимание коллег: безопасность — главный ориентир в работе. Она обеспечивается оценкой профессиональных квалификаций персонала, организацией рабочего процесса, который оценивается через индикаторы дисциплинированности и чёткое исполнение инструкций, стандартов и правил.

**Наталья ЛЯМИНА,**  
руководитель Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

## ОТМЕТИЛИ ЛУЧШИХ

**За достигнутые успехи в реализации общественного контроля обеспечения безопасности движения поездов по итогам работы за первое полугодие 2020 года Президиум ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД постановил:**

### Объявить Благодарность председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

**БАБУШКИНУ** Леониду Андреевичу — машинисту железнодорожно-строительной машины Тындинской механизированной дистанции инфраструктуры, общественному инспектору по безопасности движения поездов

**БОБРИКОВУ** Антону Николаевичу — оператору дефетоскопной тележки Шестой Хабаровской дистанции пути, общественному инспектору по безопасности движения поездов

**САВИНОВУ** Алексею Николаевичу — контролёру состояния железнодорожного пути

Ургальской дистанции пути, общественному инспектору по безопасности движения поездов

**СЕМЕНЦОВУ** Валерию Владимировичу — машинисту электровагона эксплуатационного локомотивного депо Смоленского, общественному инспектору по безопасности движения поездов

**КАСАТКИНУ** Виталию Владимировичу — машинисту тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск, общественному инспектору по безопасности движения поездов

### Наградить Почётной грамотой ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

**КРИШТАФОВИЧА** Эдуарда Анатольевича — электро-механика Тындинского регионального центра связи, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**МОЛЧАНОВА** Григория Иннокентьевича — составителя поездов железнодорожной станции Беркакит, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**НИКОНОВА** Александра Евгеньевича — осмотрщика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**КУЗИНА** Андрея Анатольевича — машиниста электровагона эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**ПРИСТАВСКОГО** Сергея Владимировича — машиниста электровагона эксплуатационного локомотивного депо Облучье, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**НАУМОВА** Евгения Александровича — машиниста эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**ПРОЦЕНКО** Дмитрия Дмитриевича — электромеханика по средствам автоматики и приборам технологического оборудования Байкало-Амурской

дирекции по ремонту тягового подвижного состава, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**ГОМИЛЕНКО** Максима Васильевича — осмотрщика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск-на-Амуре, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**КОЛОДЯЖНУЮ** Нину Викторовну — дежурного по железнодорожной станции Баневурово Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**ВЕДЕНЬКОВА** Сергея Николаевича — старшего электро-механика Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**САЙГУЖЕВА** Павла Владимировича — составителя поездов железнодорожной станции Гродеково Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций, общественного инспектора по безопасности движения поездов

**САВИЦКОГО** Игоря Александровича — технолога ремонтного локомотивного депо Сахалинское, общественного инспектора по безопасности движения поездов

# РАБОТАТЬ

**16 ноября 2020 года по вине опытных работников на Горьковской железной дороге произошёл сход грузового поезда. Погиб один работник, с рельсов сошли 35 вагонов с мазутом.**

**Своим мнением о подобных резонансных событиях, причиной которых является грубое нарушение требований безопасности движения, поделились представители профактива и члены профсоюза — работники Дальневосточной магистрали.**

**Наталья ЛЯМИНА,**  
руководитель Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

— Причины схода — грубое нарушение технологии работ по замене элементов стрелочной гарнитуры стрелки, выполнение работ без выключения устройств СЦБ и оформления соответствующей записи в журнале формы ДУ-46. Отсутствие разрешения на производство работ указывает на низкий уровень культуры безопасности. А ведь каждый работник должен осознавать, что является частью одного целого, где труд каждого влияет на конечный результат.

К сожалению, допущенное происшествие показало безответственное отношение работников железнодорожной станции Новки-1 к выполнению должностных обязанностей, а также отсутствие личного осознания ответственности за обеспечение безопасности движения как главной ценности компании и каждого работника ОАО «РЖД». Для нас это тоже большой урок, из которого мы будем делать выводы. И ещё больше усиливать меры по безопасности.

**Александр КОЗНОВ,**  
руководитель Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

— Обеспечение гарантированной безопасности движения поездов зависит от множества факторов как технического и технологического характера, так и от правильного, чёткого выполнения возложенных на работников должностных обязанностей.

Сегодня ситуация в ОАО «РЖД» на уровне линейного структурного подразделения видна невооружённым взглядом. Один из наиболее ярких примеров — передача автотранспорта в аутсорсинг. Ежегодно сокращается лимит финансирования на количество машино-часов заказываемой автотракторной техники. При этом требуется в тех же объёмах проведение технологических процессов по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, устройств автоматики и телемеханики, связи, энергоснабжения. Помимо основных работ необходимо устранять замечания, выявляемые средствами диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры, а также в ходе комиссионных проверок различных уровней.

Задачи по росту производительности труда в конечном итоге ежегодно заканчиваются сокращением штата. Нагрузка на оставшийся персонал постоянно возрастает. Подразделения начинают выполнять свой функционал в другом темпе, где-то нарушается технология и, соответственно, качество. Не успеешь вовремя закончить работу — получишь разбор,

наказание, которое скажется на оплате труда, а возможно и освобождение от занимаемой должности.

Таким образом компания сама заведомо создаёт предпосылки, которые влекут за собой горькие последствия как для безопасности движения поездов, так и для состояния охраны труда.

**Василий ГАЗИНСКИЙ,**  
председатель ППО Ружино-Спасск-Дальненской дистанции пути

— Буквально на днях на внеплановом заседании ППО Ружино-Спасск-Дальненской дистанции пути был рассмотрен вопрос о крушении грузового поезда по станции Новки-1 Горьковской железной дороги, приведшем к трагедии и значительным материальным потерям.

Надо отметить, что большинство коллег понимают, что на железной дороге мелочей в вопросах безопасности быть не должно. Когда у нас исчезнут безразличные работники, можно считать, что безопасность на высоте. Для этого нельзя проходить мимо любых нарушений и неисправностей. Необходимо настраивать людей, чтобы они в одинаковой степени боролись за культуру безопасности на железной дороге.

Поэтому одна из важнейших задач каждой профсоюзной организации — объединить людей для выполнения общей цели, объяснить, что совместными усилиями, ответственностью и неравнодушным отношением к работе можно сохранить в наших трудовых коллективах и семьях уверенность в завтрашнем дне.

Профсоюзный комитет обращается ко всем железнодорожникам с призывом к укреплению технологической дисциплины и обеспечению безопасности движения поездов.

**Юрий ФИЛАТОВ,**  
общественный инспектор по безопасности движения ППО Ружино-Спасск-Дальненской дистанции пути

— Случаи неограждения места производства работ на сети железных дорог до сих пор носят системный характер, граничащий с должностным преступлением, являясь прямой угрозой здоровью и жизни людей, сохранности перевозимых грузов.

Каждый железнодорожник должен помнить, что работать без ограждения места работ и с нарушением технологии работ — преступление. Неоднократные нарушения могут сходить с рук, но печальный исход, в конце концов, неизбежен.

Главным методом укрепления трудовой и технологической дисциплины является воспитательная работа и личный пример. Следует общаться с

каждым человеком, воспитывать в нём чувство ответственности за порученный участок, материально и морально поощрять передовых работников.

**Игорь ВЕТОШКИН,**  
приёмосдатчик груза и багажа, старший уполномоченный по охране труда станции Хабаровск-2

— Сход наталкивает на серьёзные размышления и вызывает много вопросов. Например, почему не было взаимодействия при производстве работ по обслуживанию и запроса на производство работ? Почему не сработала сигнализация при манипуляциях на стрелочном переводе? То есть работы происходили на пути, открытым для приёма!

Что касается вопроса безопасности движения в целом, то здесь одна из первых проблем — обучение. При обучении масса времени посвящена вопросам, не имеющим отношения к конкретному процессу производства. И когда дело доходит до сути, то она теряется под балластом лишней информации, что приводит к фатальным ошибкам.

Ещё одна проблема — человеческий и административный фактор, когда надежда на электронику, на то, что компьютер заменит человека, привела к тому, что практически по всем профессиям на железной дороге проводится политика сокращения. Что, на мой взгляд, в корне неправильно и по сути преступно. Люди, чтобы выполнить все объёмы производственного задания, вынужденно идут на нарушения, что и приводит к таким результатам, как крушение на Горьковской магистрали.

На мой взгляд, любые нововведения должны проходить внедрение и обкатку параллельно со старой схемой и штатным расписанием достаточно длительный период. И только после доведения новшества до ума можно вводить его на постоянной основе. Это касается всех производств на всех участках. А самое главное — это полное и системное взаимодействие между всеми подразделениями на начальном уровне, а не постфактум.

**Александр КОРОТКОВ,**  
председатель ППО Уссурийской дистанции сигнализации, централизации и блокировки

— Случай нарушения технологии производства работ на станции Новки-1, произошедший 16 ноября, показал, что некоторые работники хозяйства автоматики и телемеханики допускают неисполнение и ненадлежащее исполнение своих трудовых обязанностей. При нарушении требований инструкций и распоряжений сотрудники не осознают ответственности совершения нарушения должностной инструкции, наличия и степени

# БЕЗ НАРУШЕНИЙ

своей виновности, а также последствий для себя, коллег и предприятия.

Работа по недопущению нарушений технологии производства работ должна проводиться систематически и индивидуально, только в этом случае будет формироваться среда нетерпимости к нарушителям. Работа эта должна проводиться единым фронтом: администрация, профсоюз и работник.

Формирование культуры безопасности, как целостной системы, возможно при наличии коренных изменений, затрагивающих самые разные позиции, начиная от психологических факторов, формирующихся в таких социальных институтах, как школа, семья, и заканчивая актуальной нормативно-правовой базой.

В целях повышения эффективности функционирования системы управления безопасностью и охранной труда считаю необходимым ставить перед собой следующие задачи:

- повышать культуру безопасности труда и лидерские качества руководителей всех уровней по обеспечению безопасности и охраны труда;

- на постоянной основе проводить оценку и приоритезацию рисков возникновения опасных событий, способных оказать негативное влияние на жизнь и здоровье людей, надёжность технологических процессов;

- внедрять и применять передовые технологии, способствующие предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний;

- разрабатывать и реализовывать программы мероприятий по охране труда и здоровья работников, формированию культуры здорового образа жизни;

- повышать уровень компетентности работников в области безопасности и охраны труда через систему инструктажей и внутреннего обучения;

- обеспечивать систематический контроль соблюдения требований в области безопасности и охраны труда;

- проводить анализ и оценку результатов деятельности всех участников в области безопасности и охраны труда с целью дальнейшего совершенствования системы управления.

**Роман МУДАНЕВ,**  
начальник грузового района  
станция Угловая

— Трагедия в очередной раз напомнила всем нам о том, что цена ошибки может быть очень велика. Ценой ошибки может быть человеческая жизнь — самое дорогое, что есть у компании на сегодняшний день. Пренебрегая требованиями безопасности движения, мы часто не задумываемся о последствиях — финансовых, экологических и многих других. Я надеюсь, что каждый работник, чья должность подразумевает ответственность за безопасность движения и за человеческие жизни, примет для себя решение и определит курс дальнейшей — безаварийной! — работы.

**Алексей БОЙКО,**  
председатель ОО ППО Уссурийско-Сибирцевской дистанции пути

— В очередном заседании профсоюзного комитета Уссурийско-Сибирцевской дистанции пути, которое состоялось 30 ноября, участвовали не только члены профкома, но и общественные инспекторы и уполномоченные лица по охране труда. Причиной для собрания послужил случай крушения грузового поезда №2617, произошедший 16 ноября на станции Новки-1 Горьковской железной дороги. Этот вопрос на повестке дня был приоритетным.

До избрания на должность председателя «первички» я 15 лет работал в дистанции дорожным мастером. Приобретённый за эти годы опыт позволяет мне с уверенностью заявить, что вопросы безопасности движения поездов, соблюдение технологии производства работ и строгое выполнение требований инструкций и правил являются обязательными и ни при каких обстоятельствах не могут нарушаться. Нарушения были допущены опытными работниками. И эту откровенную халатность уже не спишешь на неосмотрительность по неопытности. Осознанно совершённые нарушения привели к прискорбным последствиям. По вине коллег погиб дорожный мастер! Никто и ничто не восполнит родным и близким этой утраты.

Эту общую для коллектива дистанции позицию полностью поддержал присутствовавший на заседании общественный инспектор по безопасности движения Уссурийской дистанции пути, начальник эксплуатационного участка №2 Дмитрий Голубенко. Его позиция — контроль на всех уровнях! — лежит в основе всей профилактической работы советов общественных инспекторов.

К сожалению, теряет силу институт наставничества. Молодые специалисты, не имея весомого практического опыта, с багажом только теоретических знаний, без плеча наставников, остаются наедине с большим перечнем непонятных и нерешённых вопросов. Но не будем забывать, что конечный результат работы всей отрасли зависит от каждого из нас, в том числе и от малоопытных работников. Поэтому так важно для безопасности движения возродить институт наставничества.

Нарушения, как правило, не зарождаются на пустом месте. Привычка нарушать безопасность движения и охрану труда вырабатывается годами. Уполномоченный по охране труда Уссурийской дистанции пути Сергей Киричек высказал жёсткую позицию о неприятии нарушений. На рабочих местах должна быть создана обстановка, исключающая саму мысль преступить написанные кровью правила. Мы должны выработать в коллективах нетерпимое отношение к нарушителям безопасности движения и охраны труда! От этого во многом будет зависеть успешная деятельность холдинга в целом.

**Залина СУЛИМЕНКО,**  
председатель ППО Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций

— Сегодня у всех на слуху крушение грузового поезда на Горьковской железной дороге, когда при замене элементов стрелочной гарнитуры стрелки работники дистанции сигнализации, централизации и блокировки нарушили технологию: работа по стрелке производилась без выключения устройств СЦБ.

Вопрос: почему работники приступили к выполнению работ без оформления записи и не сообщили дежурному по станции о выполнении данных работ? Всегда звучит один и тот же ответ: торопились, решили быстрее выполнить работу, пока нет поездов. При этом работники не подумали о последствиях, потому что на первом месте — скорость выполнения задачи. Из-за чьей-то бездумной поспешности, приводящей к грубым нарушениям безопасности движения и охраны труда, страдают смежные службы, но самое страшное — гибнут люди.

В настоящее время железнодорожники работают на износ: постоянные графики, отчёты, куча бумажной работы... Не хватает времени для работы «в поле», в результате — спешка, ведущая к плачевным последствиям.

**Дмитрий СТРЕЛЕЦ,**  
оператор цеха дефектоскопии  
Партизанской дистанции пути,  
общественный инспектор по  
безопасности движения поездов

— Работаем мы в сложных климатических условиях, на перевальных участках с максимальным уклоном, с большим протяжением кривых участков пути. В наших условиях обязательно нужен институт общественного контроля.

В 2020 году я и мои коллеги изъявили желание дополнительно к основной работе выполнять функции общественного контроля обеспечения безопасности движения и были избраны на отчётно-выборной конференции общественными инспекторами. Избранию послужило наличие достаточного опыта работы, а главное — неравнодушие и желание своевременно предупредить и проинформировать работодателя о различного рода отступлениях от нормы в содержании пути, других нарушениях и тем самым снизить вероятные нарушения безопасности движения.

Проверки проводим в рабочее время и на рабочем месте. В год проходят десятки проверок, выявляющих сотни замечаний.

Выявляемые нарушения, отступления в содержании пути оформляем актами и передаём через председателя первичной профсоюзной организации в адрес руководителя дистанции пути.

Иногда встречаются нарушения, угрожающие безопасности движения и требующие незамедлительной реакции со стороны руководства дистанции. Контроль устранения нарушений осуществляем лично и через председателя «первички».

Деятельность общественного инспектора не ограничивается только проверками, немаловажную роль играет его содействие формированию культуры безопасности в трудовых коллективах. Это достаточно ёмкая задача, требующая ежедневного убеждения каждого работника в необходимости соблюдения технологической дисциплины и качества выполняемых работ. Важно донести до каждого, что последствия нарушений могут быть очень серьёзными.

Главная цель общественных инспекторов — добиться, чтобы каждый работник осознал важность обеспечения безопасности. Общественный инспектор должен обладать не только авторитетом у коллег по работе, но и умением объяснить каждому железнодорожнику, к чему приводят нарушения, способствовать укреплению трудовой и технологической дисциплины. При этом быть принципиальным и бескомпромиссным.

**Олег МАЗУРКЕВИЧ,**  
председатель ППО Сахалинской  
дистанции инфраструктуры

— Мы провели заседание профсоюзного комитета ППО, посвящённое случаю схода грузового поезда на Горьковской железной дороге и в целом всегда актуальной теме безопасности движения.

Участие в мероприятии приняли заместитель начальника Сахалинской дистанции инфраструктуры, общественные инспекторы, профактив, члены профсоюза.

Обсудив причины крушения, выслушав мнение общественников, мы приняли ряд решений, направленных на усиление работы в области безопасности движения поездов.

Во-первых, на профсоюзных информационных стендах разместим результаты расследования крушения, в течение месяца проведём рабочие собрания на железнодорожных узлах Холмск, Южно-Сахалинск, Поронайск, Тымовск с коллективами хозяйств дистанций сигнализации, централизации и блокировки, пути, вагонного хозяйства. По возможности пригласим для участия родственников работников. В целом, всеми возможными способами постараемся донести до каждого работника значимость соблюдения норм безопасности движения, охраны труда и ответственность при исполнении своих должностных обязанностей.

Конечно, усилил работу уполномоченных лиц по охране труда, общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

Считаю немаловажным продолжить отстаивать позицию по недопущению сокращения штата электромехаников сигнализации, централизации и блокировки в целом по хозяйству СЦБ.

**Олег ПРОНИН,**  
председатель ППО  
Дальневосточной дирекции по  
энергообеспечению

— Масштаб трагедии, произошедшей на станции Новки-1, непросто оценить. В семью дорожника мастера пришло тяжёлое горе, погиб на рабочем

посту кормилец семьи. Горечь утраты тем больше осознавать, что это произошло не в результате боевых действий во время войны, не в результате природных катаклизмов, терактов, а в результате преступных действий коллег, таких же работников железной дороги, с кем неоднократно виделись, общались, работали. Непосредственные виновники случившегося, конечно, понесут наказание, которое определит суд.

Причины случая, на первый взгляд, понятны: работники не выполнили требования действующих правил и инструкций. Но если посмотреть в суть проблемы, получается, что не только эти работники виноваты. Моё мнение: виновата система. Чтобы понять, почему работники нарушили, необходимо ответить на вопрос: почему в программе не был создан инцидент, не была оформлена аварийная заявка на предоставление «окна»? Ответ один: потому что это автоматически повлечёт отказ в работе технических средств, приведёт к задержкам поездов, работников лишат премиального вознаграждения.

В компании ежегодно вводятся в работу новые информационные системы, но бумажный документооборот не отменяется, автоматическое взаимодействие между системами не налажено. Данные в эти системы вносит непосредственно исполнитель работ, и иногда работа длится по времени один час, а её оформление в информационных системах занимает два часа. Получается, что за это время можно выполнить в два раза больший объём работ, план ППР, что в условиях оптимизационных мероприятий для работника ставится на первое место. Поэтому если и внедрять информационную систему, то необходимо отменить бумажный документооборот и разделять ответственность между работающими непосредственно в «поле» и в информационных системах.

В данном случае о возникшей неисправности диспетчер или дежурный по станции должен поставить отметку в графике движения поездов о типе неисправности. На основании отметки система в автоматическом режиме должна выполнить анализ тяжести повреждения и срочности его устранения; при необходимости — дать запрет на следование поездов; на основании технологических карт сформировать заявку на предоставление технологического «окна»; оповестить исполнителей, которые могут только откорректировать время начала работ (по причине удалённости от места работ, комплектности бригады и необходимых материалов).

После выполнения работ поезда диспетчер в графике движения поездов ставит время окончания работ, и система автоматически должна отработать возникший инцидент. Непосредственный исполнитель работ идёт дальше заниматься плановыми работами или отдыхать, на размере премиального вознаграждения работника это не должно отражаться.

# ОНИ БОРЮТСЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

В Тындинском территориальном управлении Дальневосточной железной дороги трудится немало достойных общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

## ЗАСЛУЖЕННАЯ НАГРАДА

**Составитель поездов станции Лопча Валерий Винников — личность, популярная не только на Дальневосточной железной дороге, но и в ОАО «РЖД». Он был участником проходившего в Москве первого Всероссийского слёта общественных инспекторов по безопасности движения поездов.**

На большом и авторитетном форуме Валерию Егоровичу были вручены удостоверение о присвоении звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте» и нагрудный знак.

Это очень высокая награда. И получена она по праву. Более полутора десятков лет, что отданы им железной дороге, станции Лопча, он активно участвует в профилактике аварийности на стальных магистралях. Общественный

инспектор успешно внедряет передовые приёмы и технологии повышения безопасности движения, повышает уровень личных знаний. Толковый наставник уделяет много внимания обучению молодёжи. Профессиональным мастерством завоевал доверие и уважение коллектива станции, который, к слову сказать, постоянно выполняет и перевыполняет качественные и количественные показатели. Проведённые общественником проверки позволяют

своевременно устранять серьёзные нарушения.

Меньше он известен, как участник боевых действий в Афганистане, удостоенный за мужество и героизм боевых наград. Это потому, что, как истинный воин, он не любит лишних слов и предпочитает о своих подвигах особо не распространяться. Тем большего уважения заслуживают те, кто, подобно Валерию Винникову, привык утверждать своё человеческое достоинство делами, как в мирное время, так и на поле боя.



Валерий Винников успешно внедряет передовые методы повышения безопасности движения

## ПООЩРЕНИЕ ЗА ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ И БДИТЕЛЬНОСТЬ

**В Тынде на торжественном собрании по случаю очередной годовщины со дня основания ОАО «РЖД» состоялось чествование наиболее отличившихся работников. Среди тех, кто был удостоен поощрений, значился и составитель поездов станции Тында Андрей Волчихин. За достигнутые успехи в реализации общественного контроля обеспечения безопасности движения поездов он отмечен Почётной грамотой Дорожной территориальной организации РОСПРОФЖЕЛ на Дальневосточной железной дороге.**

Андрей Волчихин хорошо известен в своем коллективе как общественный инспектор по безопасности движения поездов. Он резонно считает, что в обеспечении перевозок на железной дороге не может быть мелочей, и любое, пусть даже на первый взгляд не очень значительное нарушение может привести к большой беде. Председатель первичной профсоюзной организации Тындинского центра организации работы железнодорожных станций Евгений Золочевский характеризует его как человека, который не проходит мимо недостатков, зорко подмечает их и своевременно сообщает работникам, в чью компетенцию входит устранение погрешностей.

Показателен в этом отношении нынешний год. В феврале, к примеру, общественный инспектор обнаружил, что на контейнерной площадке станции Тында пути 55 и 56 не очищены от снега, на пути 56 наблюдается перекосяк, на путях 2а и 4а

приемоотправочного парка в междупутьях образовался лёд, на подъездном пути необщего пользования, закреплённом за одним из ветвевладельцев, в негабарите между путями навален снег.

Во время мартовской проверки железнодорожной станции Тында установлено, что путь необщего пользования ПМС-310 в тёмное время суток не освещён. На путях 4а, 5а 21 тупика — просадка пути. То же самое, плюс перекосяк, замечено на пути 56. Обо всём этом общественный инспектор сообщил руководству путевой машинной станции №310 Тындинской дистанции пути. Недостатки устранены.

В апреле Андрей Волчихин принимал участие в трёх проверках и сделал шесть замечаний. На станции Шахтаум обнаружены сломанные габаритные ворота на пути необщего пользования ЗАО «Туранлес». На пути необщего пользования предприятия «Коммунальные системы БАМа» необходимо

вырубить кусты. Оформлена запись в журнале, начальник станции получил сообщение о нарушениях.

А вот какое сообщение от общественного инспектора получил главный инженер станции Тында. Внимание руководителя было обращено на просадку путей 4а и 5а на 21 тупике и пути 56 контейнерной площадки, а также на наледь выше уровня головки рельса на пути 4а под виадуком. Ему же была адресована информация о просадке на пути необщего пользования путевой машинной станции №310 за сигналом М-121 и отсутствии освещения за переездом. При выезде маневрового локомотива машинисту не виден сигнал Н-1. Необходимо установить повторительный сигнал.

Некоторые упущения — просадки пути, отсутствие освещения на различных участках станции, наличие ям — имеют тенденцию к повторению. Однако общественный инспектор по безопасности движения поездов Андрей Волчихин продолжает выявлять их с завидным упорством и настойчивостью. И постоянно сообщает об этих недостатках в службы, призванные их устранять.

Например, в эксплуатационное локомотивное депо Тында пришла телефонограмма, в которой содержится информация, что на 33, 34 и 35 путях ТЧЭ-11 нет освещения. Вдобавок ко всему в пирамидах не хватает тормозных башмаков для закрепления подвижного

состава. А замечания, вскрытые во время июльской проверки, включены в акт комиссионного месячного осмотра станции Тында и направлены в соответствующие адреса. Речь идёт о том, что на 29 вытяжном пути за мостом наличествует провисание шпал более 7 концов. Путь зарос травой. В приемоотправочном парке не горят порталы №№ 21, 38, 77. В южной горловине того же парка в междупутье 13/14 в районе стрелочного перевода №158 выкопана яма. Там же и в сортировочном парке все междупутья заросли травой. На 37 вытяжном пути за сигналом М-3 выросли кустарник и высокая трава. На 21 тупике, опять же, просадка пути, а междупутье засыпано кучами щебня.

Не следует забывать, что выявление недостатков в обеспечении безопасности движения имеет продолжение в виде принятия профилактических мер для предотвращения других, более серьёзных нарушений, влияющих на сохранность подвижного состава и грузов, а также на безопасность пассажиров. Помня об этом, неустанно несут свою безвозмездную вахту Андрей Волчихин и пять его товарищей по труду — общественные инспекторы по безопасности движения поездов Тындинского центра организации работы железнодорожных станций.

Андрей работает составителем поездов на станции Тында. Железнодорожному транспорту он отдал свыше 20 лет жизни. И



Андрей Волчихин уверен, что любое нарушение безопасности движения может привести к большой беде

всё это время к порученному делу относится в высшей степени добросовестно. О чём свидетельствуют благодарственные письма Тындинской городской думы, денежное вознаграждение за преданность компании, другие поощрения. Он награждён бесплатной путёвкой в дом отдыха в Анапе.

Андрею Волчихину присуще также и такое качество, как стремление к образованию. Без отрыва от производства он окончил Дальневосточный государственный университет путей сообщения, получил специальность инженера-механика вагоностроения и вагонного хозяйства. Полученные в вузе знания помогают ему вести широкую деятельность на благодатной ниве обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

# ИНСПЕКТОР ВИДИТ ВСЁ

**Начальник грузового района станции Угловая Роман Мулдашев — один из лучших общественных инспекторов Дальневосточной железной дороги. На его счету не только самое большое количество найденных и устранённых замечаний по безопасности движения поездов. Подход к работе молодого руководителя — достойный пример для коллег.**

В Приморье на разных участках магистрали работают 134 общественных инспектора. И несколько лет подряд во Владивостокском территориальном управлении тон задаёт именно Роман Мулдашев. Он так выстраивает свой график работы, чтобы в обязательном порядке провести четыре проверки в месяц.

— Мы же ставим задачу — не менее двух, — рассказывает председатель ППО Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Светлана Переверзева. — При этом все замечания Романа Мулдашева полностью и своевременно устраняются. Зафиксировав нарушения, он держит ситуацию под контролем до полного её разрешения.

Впервые Романа Нурлановича избрали на должность общественного инспектора в августе 2015 года. С тех пор он бессменно на посту. С начала этого года уже провёл более 60 проверок, выявив 127 замечаний. Это и неисправности пути, стрелочных переводов, невыполнение работниками регламента переговоров,

негодность деревянного бруса и многое другое. Все проверки выполнены очень качественно, акты содержательные и результативные. Замечания, относящиеся, например, к путевому хозяйству, направляются непосредственно руководству Владивостокской дистанции пути. Контакт выстроен настолько эффективно, что все они устраняются в оперативном порядке. Это подтверждается соответствующими отметками об исполнении в актах. Авторитет Романа Мулдашева помогает ему в этой непростой работе, во главе которой стоит безопасность.

По словам Романа Мулдашева, быть общественным инспектором ему по душе, хотя сначала было сложно увидеть какие-то проблемные места коллег-смежников.

— Я — «грузовик», поэтому приходится много учиться, чтобы расширить свой профессиональный кругозор, — говорит он. — В этом помогает начальник станции Павел Павлюк. Два раза в месяц мы с ним делаем совместные проверки, это хороший опыт для меня. Плюс

заинтересованность руководителя в безопасности рабочего процесса, где очень важна ответственность каждого, поднимает статус общественно-го инспектора в коллективе.

Роман — железнодорожник в третьем поколении. Другого выбора жизненного пути для себя даже не представлял. Поэтому адаптация происходила ровно, после получения профильного образования он быстро пошёл в гору. Буквально через три года занял руководящую должность, став начальником грузового района станции Угловая.

Роман считает, что быть общественным инспектором — это, конечно, нагрузка, но осознанная.

— Она не регламентирована рамками моей нынешней профессии. Всё держится на ответственности — гражданской и железнодорожной, потому что безопасность движения и охрана труда — главное в нашей работе, — считает он.

При этом часто мониторить обстановку, проводить рейды приходится по вечерам или в выходные дни. Это, конечно, сказывается на личном времени, даже аспирантуру пришлось отложить. Но, как говорит Роман, учёба входит в его долгосрочные планы. И он обязательно к ней вернётся.

— Нагрузка, конечно, большая. Но осознание того, что эта работа важна и нужна, придаёт силы для активных действий, — говорит он.

По мнению Светланы Переверзевой, это очень правильная, зрелая позиция.

— Когда у человека, исполняющего функцию общественного инспектора, есть позитивный настрой, активность, инициативность, желание — всё это, безусловно, положительно отражается на результатах работы всего коллектива, — отмечает она. — А чтобы общественные инспекторы работали эффективно во всех уголках территориального управления, необходимо чётко понимать: это задача не только профсоюзного актива. Именно от руководителя должна идти поддержка такого важного направления, как работа общественного инспектора. К этому пониманию очень важно прийти. Ведь один в поле не воин: каждый человек на любом предприятии должен осознавать степень ответственности и желание не пройти мимо нарушений. Мы к этому стремимся.

Как отмечает Светлана Переверзева, Роман Мулдашев показал себя не только технически грамотным, ответственным и исполнительным работником.



Авторитет Романа Мулдашева помогает ему в непростой работе общественного инспектора

— Он очень активный человек. Сейчас он возглавляет Совет молодежи Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций. Его сборная команда не раз занимала призовые места в турнире корпоративной молодёжной лиги «Что?Где?Когда?». А сам он становился лучшим знатоком, — говорит Светлана Васильевна. — Поэтому в любой вопрос из зоны его компетенции — производственный, социальный или общественный (а Роман в течение 9 лет активно участвует в мероприятиях, проводимых профсоюзным комитетом) — он включается и доводит его до логического завершения. С такими людьми работать интересно, а главное — надёжно!

Екатерина БЕЛОВА

# НАГРАДА ЗА РАБОТУ

**Сергей Кобелев стал лучшим общественным инспектором не только на Дальневосточной магистрали, но и на сети дорог. Приказ о присвоении этого высокого звания подписан генеральным директором — председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым в мае 2020 года.**

Когда я позвонила в Ружинскую дистанцию энергоснабжения, чтобы узнать, как найти для интервью Сергея Кобелева, на том конце провода даже не удивилась.

— Это очень достойный человек. Скромный, ответственный, трудолюбивый. Есть люди, которые исправно выполняют свои обязанности, но не выходят за рамки полномочий. А Сергей Александрович не боится трудностей, серьёзной работы. Он у нас много лет несёт общественную нагрузку и как уполномоченный по охране труда, и как общественный инспектор, а уж какой высококлассный профессионал, и говорить не буду, — стремительно, как водопад, обрушился на меня поток новой информации. — В 2018 году, например, Сергей Кобелев в составе сборной бригады дальневосточников помогал коллегам из Туапсинской дистанции электроснабжения обеспечивать круглосуточное дежурство в период проведения Чемпионата мира по футболу.

В прошлом году занял второе место в сетевом конкурсе на звание «Лучший электромонтёр», проходившем в Москве. Буквально немного не хватило ему, чтобы взять главный приз. Его район контактной сети (ЭЧК-22) третий квартал держит высокую балльность, обеспечивая себе лидерскую позицию среди дистанций ЭЧ Дальневосточной магистрали.

Председатель ППО Ружинской дистанции электроснабжения Светлана Машьянова долго ещё не могла скрыть гордости и радости после нашего разговора — вот, мол, какие люди трудятся рядом. Железная дорога никогда не испытывала недостатка в героях: инженеры дворянского происхождения, машинисты-стахановцы, строители — первопроходцы БАМа, в последнее время — управленцы. Но на них ли только держится магистраль? Кто несёт груз ежедневной ответственности, при этом всегда остаётся в тени? Сотни тысяч обычных тружеников, посвятивших жизнь

любимому делу. Сергей Кобелев как раз из таких...

Сергей родился в небольшом приморском городе Лесозаводске. 1991 год — время сложное, непредсказуемое. Он решил попытать счастья и поступить в «мореходку».

— Это не было моей мечтой. Всё гораздо проще: в школу приезжали представители учебных заведений, и о каком красивее и интереснее рассказывали, в то мы и стремились, — говорит мой герой. — Видимо, поэтому моря и не случилось в моей жизни. Срезали на медкомиссии. Ничего не оставалось, как подать документы в училище на электромонтёра. Так осторожно жизнь сама вывела меня на нужную дорогу. После учёбы ушёл в армию. Служил в части, обслуживающей полигон, оператором танковой директрисы. Занимался электрикой мишеней. После «дембеля» решил остаться на контракт, «гражданка» не сулила стабильности. А тут паёк, денежное довольствие, льготы.

И всё же железная дорога пересилила — в поисках себя Сергей устроился башмачником на станцию Ружино. Приходилось крепить по 20 и более составов в смену, наматывая километры. Потом

работал помощником составителя поездов. А в 2000 году, когда началась электрификация последнего участка Транссиба, наконец, смог проявить себя по специальности, в которой и по сей день.

— Как и 20 лет назад, я электромонтёр контактной сети, только 6 разряда, что даёт полномочия руководителя среднего звена. Так что периодически выхожу на первый план и команду бригадой, — продолжает он. — Параллельно уже лет десять являюсь уполномоченным по охране труда и пять — общественным инспектором по безопасности. Общественная нагрузка никак не изменила мою жизнь. Идешь в осмотр — автоматически фиксируешь замечания. Это норма жизни. Наш участок обслуживания — от станции Прохаско до Шмаковки — один из самых сложных, более 60 км. На узловой станции Ружино, которая входит в него, много стрелок, плюс интенсивное движение, работать приходится максимально быстро и урывками между поездами.

За пять лет Сергей Кобелев, как общественный инспектор, нашёл около 250 нарушений. Этот богатый опыт, как считает он сам, взаимосвязан и



Сергей Кобелев особую значимость придает формированию культуры безопасности

помогает ему во всех профессиональных аспектах.

— Все направления — звенья одной цепи. Нарушил охрану труда — пострадала безопасность. Я специально не выискиваю нарушения. Важно сформировать у себя правильное отношение к культуре безопасности, и тогда мимо проблемной ситуации не пройдёшь, — говорит он. — В работе во многом помогает поддержка руководства дистанции, которую возглавляет Иван Толстокулаков. Без этого было бы сложно что-то двигать, менять.

Екатерина БЕЛОВА  
Фото Ирины МАРТЕМЬЯНОВОЙ

# ОБЕСПЕЧИТЬ МЕРЫ ПРОФИЛАКТИКИ ТРАВМАТИЗМА

Анализируя результаты внеочередного заседания комитета по безопасности производственных процессов под председательством главного инженера Дальневосточной железной дороги, технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Вадим Валиев особо отметил, что на сети железных дорог за 9 месяцев произошло 75 случаев производственного травматизма, из них пять — со смертельным исходом. На ДВЖД приходится 11 травматических случаев. В том числе три со смертельным исходом и три тяжёлых.

Неудовлетворительная ситуация складывается в Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД». Из произошедших на сети дорог смертельных случаев травматизма три произошли в Дальневосточной дирекции по ремонту пути. Профсоюз тоже крайне встревожен сложившейся неблагоприятной ситуацией и предлагает меры профилактики травматизма.

— Вадим Викторович, в чём основные причины трагических случаев?

— Главными образом, в нарушении технологии производства работ, неудовлетворительной организации контроля руководителей среднего звена над работниками, участвующими в трудовом процессе, а также в нарушении требований инструкций по охране труда.

— Приведённые на заседании внеочередного комитета цифры и факты выглядят очень красноречиво и побуждают к активным действиям...

— Согласен. Поэтому для предупреждения и профилактики производственного травматизма, в том числе со смертельным и тяжёлым исходом, всем председателям первичных профсоюзных организаций структурных подразделений, расположенных в границах Тындинского территориального управления, от имени председателя Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД направлена телефонограмма. Она предписывает на очередных заседаниях профсоюзных комитетов ППО рассмотреть с участием главных инженеров и специалистов по охране труда положение дел с производственным

травматизмом на Дальневосточной железной дороге за истекший период 2020 года. При этом, конечно, с соблюдением профилактических требований Роспотребнадзора, чтобы исключить распространение новой коронавирусной инфекции COVID-19.

В трудовых коллективах, в цехах, на участках необходимо доводить до работников «Десять основных правил производственной безопасности», «Семь золотых правил Концепции нулевого травматизма», статьи 214 ТК РФ «Обязанности работника в области охраны труда» и 219 «Право работника на труд в условиях, отвечающих требованиям охраны труда».

— Есть ли эффект от принятых мер?

— В первичных профсоюзных организациях проходят собрания, где обсуждаются вопросы, связанные с нулевым травматизмом. Состоялось такое собрание и в эксплуатационном локомотивном депо Тынды. Отмечено, что за истекший период зарегистрирована одна микротравма. В отчётном периоде командно-инструкторским составом депо, специалистами по охране труда произведено 510 проверок, выявлено 1959 нарушений. Основные из них — неправильное оформление инструктажей по охране труда, их несвоевременное прохождение, в том числе стажировок и медицинских осмотров, отсутствие памяток и записей в служебных и технических формулярах, ненадлежащее содержание рабочих мест, оборудования и инструментов, ненадлежащее проведение контроля по КСОТ-11, невыполнение приказов, распоряжений и мероприятий

для устранения нарушений. Требуется улучшить обеспечение работников средствами индивидуальной и коллективной защиты, средствами связи, сигнальными принадлежностями, их содержание и применение работниками.

На технических занятиях с локомотивными бригадами эксплуатационного локомотивного депо Тынды организована техническая учёба по вопросам обеспечения безопасности пассажиров, проводится изучение системы информации «Работник на пути», постоянно идёт разъяснительная работа на планёрных совещаниях с локомотивными бригадами о правилах поведения при нахождении вблизи железнодорожных путей и их переходе. Данная информация отражена также в программе вводного инструктажа.

— Какие действия должен предпринять работодатель?

— Главным образом, важно организовать обеспечение работников памятками с перечисленными выше документами, разместить их в производственных помещениях, цехах, кабинетах по охране труда и помещениях для проведения инструктажа по охране труда, в технических классах, комнатах приёма пищи, табельных, пунктах обогрева и других местах, где могут находиться работники.

Большую роль играет работодатель в создании благоприятного социального климата в трудовых коллективах, а также в формировании таких производственных и бытовых отношений между работниками, при которых возникает нетерпимость к работникам, провоцирующим ситуации, приводящие к нарушению производственной и трудовой дисциплины.

Например, на заседании профкома эксплуатационного локомотивного депо Тынды вынесено постановление руководству депо, начальникам оборотных депо и подменных пунктов обеспечить выполнение Плана мероприятий по

улучшению условий и охраны труда на 2021 год. Ежемесячно контролировать при проведении проверок, в том числе и кабин маневровых локомотивов и в пределах железнодорожных станций выполнение работниками хозяйства вагонного, пути, электрификации и электроснабжения, СЦБ, связи, управления движением и других, работающих непосредственно на железнодорожных путях, «Правил по безопасному прохождению работников ОАО «РЖД» на железнодорожных путях». Контролировать организацию безопасного производства работ на железнодорожных путях, фактическое выполнение работниками требований регламентов, графиков технологического процесса, технологии производства работ, состояние настилов, состояние рабочих зон, содержание территории прохода к месту работы. Также повысить качество профилактической работы по предупреждению несчастных случаев на производстве, уделяя особое внимание электротравматизму, воздействию движущихся вращающихся деталей, наезду подвижного состава.

— Какую работу предполагается проводить с новыми работниками предприятий — членами профсоюза?

— При вступлении в профсоюз новых работников дополнительно информировать их о состоянии условий производственного травматизма на полигоне ДВЖД и сети дорог. При этом необходимо подчёркивать значимость соблюдения требований инструкций и правил по охране труда и других основополагающих в этом плане документов.

Сегодня как никогда актуальна Концепция нулевого травматизма. Она обсуждается в профсоюзных организациях, где намечаются конкретные мероприятия по устранению недостатков и нарушений в области охраны труда и безопасности движения на местах, ставятся конкретные задачи



Технический инспектор  
Тындинского филиала  
ДОРПРОФЖЕЛ Вадим Валиев

перед руководителями предприятий.

— Предусмотрена ли борьба с нарушителями?

— Каждый случай выявленных грубых нарушений работниками требований охраны труда, утверждённых технологий производства работ и порядка контроля их выполнения будет в обязательном порядке рассматриваться на заседаниях профсоюзного комитета ППО структурного подразделения с приглашением виновного и его непосредственного руководителя.

— Какой вам видится непосредственная роль профсоюза в этой работе?

— Необходимо дополнительно включить в годовой план работы профсоюзного комитета ППО структурного подразделения ежемесячное рассмотрение состояния условий и охраны труда в части соблюдения технологических процессов (работа бригад в цехах, на участках, околотках, перегонах, в «окна» и так далее), организацию контроля их выполнения, мониторинг состояния трудовой и производственной дисциплины. Одним словом, профсоюзу важно сделать всё от него зависящее, чтобы требования охраны труда не нарушались ни работниками, ни руководителями.

Вёл интервью  
Геннадий АСТАХОВ

## ИЗМЕНИТЬ СИСТЕМУ МОТИВАЦИИ ТРУДА

Лидер РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров и первый заместитель председателя профсоюза Сергей Черногаев провели совещание по вопросам безопасности движения с председателями ППО, действующими в дистанциях сигнализации, централизации и блокировки.

Ключевой темой встречи стало крушение грузового поезда на станции Новки-1 Горьковской железной дороги.

Председатели ППО отметили, что одной из наиболее

серьёзных проблем является сложность получения «окон» для проведения технологических работ. При этом если плановые «окна» можно заранее согласовать со смежными

службами, то «аварийные», когда срочно требуется устранить только что выявленное нарушение, практически невозможно.

Также, полагают участники совещания, следует изменить систему мотивации труда: установить такую, при которой выявление неисправности не будет приводить к наказанию, а сокрытие

ошибок и намеренное введение в заблуждение будет наказываться. Это, кроме того, снизит уровень психологического напряжения в коллективах и позволит работникам чувствовать себя более уверенно и спокойно при выполнении своих обязанностей.

Ещё одна серьёзная проблема — оптимизация штата и

применение режима неполного рабочего времени. Председатели первичных профсоюзных организаций дистанций СЦБ выступили за то, чтобы приостановить оптимизацию в этих хозяйствах хотя бы на время пандемии.

По данным Информцентра  
РОСПРОФЖЕЛ

ПРОФСОЮЗНАЯ  
ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель:  
Дорожная территориальная  
организация Российского профессионального  
союза железнодорожников  
и транспортных строителей  
на Дальневосточной железной дороге.  
Газета зарегистрирована управлением  
Федеральной службы по надзору в сфере  
связи, информационных технологий и массовых  
коммуникаций по ДФО.

Для читателей возраста 0+.  
Свидетельство ПИ№ ТУ27-00528 от 02.09.2015 г.  
Адрес издателя: 680000, Хабаровск,  
ул. Муравьёва-Амурского, 20,  
ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.  
Адрес редакции: 680021, Хабаровск,  
ул. Станционная, 2, офис 5.  
Телефон: 38-97-10 (4-97-10).  
E-mail: DP\_SolovevaNL@upr.dvzd.ru;  
albar-gor@mail.ru

Главный редактор — И.Л. Соловьёва  
Дизайн и вёрстка — И. Колбаскина  
Отпечатано  
в Хабаровской городской типографии.  
Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188.  
Тираж 5500 экз. Заказ № 6422  
Подписано в печать по графику и фактически  
15.12.2020 в 12:20.  
Цена свободная.