

# Андрей Волков: Главное – обеспечение безопасности



## ПРОБЛЕМА

Татьяна Комендант

Реформа железнодорожного транспорта многое меняет в подходах к решению тех или иных задач. Но есть при этом неизменная составляющая – обеспечение безопасности движения. Об отношении к этому обязательному условию различных структур холдинга – наш разговор с начальником департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Андреем Волковым.

– Андрей Николаевич, как реформа на железнодорожном транспорте сказывается на обеспечении безопасности движения?

– Основная цель реформы ОАО «РЖД» – это повышение эффективности работы компании. Должно повыситься качество предоставляемых услуг, сократиться убыточность отдельных видов деятельности компании и непрофильных активов. Ну и, конечно же, одна из главных целей – это увеличение собственных доходов.

Но есть проблема: дирекции и другие образования, возникающие в рамках новой структуры, в новом качестве почему-то забывают отработанные годами навыки по обеспечению безопасности движения.

С начала августа общее количество транспортных происшествий и других событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, возросло в целом по компании на 61 процент к уровню прошлого года. При этом на железных дорогах идет снижение уровня аварийности на 49 процентов. Это говорит о том, что все больше в деле предупреждения аварийности зависит непосредственно от центральных дирекций и их структурных подразделений, но не везде принимаются действенные меры для удержания ранее достигнутого уровня безопасности движения. Так что вновь образованным структурам необходимо задуматься над этим.

Рост количества нарушений безопасности произошел в локомотивном комплексе, хозяйствах перевозок, электрификации и электроснабжения, пригородных пассажирских перевозок, предприятиях Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов, Федеральной пассажирской компании и Центральной дирекции по ремонту пути, а также на Юго-Восточной дороге. В августе были

## Основным фактором риска на сети РЖД остается халатность и невнимательность

сходы подвижного состава грузовых поездов на Октябрьской, Приволжской и Забайкальской дорогах.

Количество нарушений требований безопасности движения с пассажирскими поездами увеличилось на 24 процентов к уровню прошлого года за счет их роста на двух железных дорогах: Октябрьской и Дальневосточной, а также в локомотивном комплексе, хозяйствах электрификации и электроснабжения, пути, Федеральной пассажирской компании, центральных дирекциях: по ремонту пути и по ремонту грузовых вагонов.

– Какие происшествия наиболее показательны?

– В начале августа практически за одни сутки произошло два схода подвижного состава грузовых поездов на Приволжской и Октябрьской дорогах, а также два схода, имевших место на Октябрьской и Забайкальской магистралях, в результате столкновений при маневровых работах.

17 августа на входных стрелках станции Талдан Свободненского отделения ЗаБЖД произошел сход порожнего полувагона грузового поезда. Расследованием установлено, что после повреждения данного вагона на подъездных путях клиента он был забракован и отправлен в текущий отцепочный ремонт на Октябрьскую магистраль, где находился всего 1 час (при норме 3,2 часа). За столь короткий промежуток времени невозможно было выполнить все ремонтные работы с учетом по-

лученных повреждений, связанных в том числе со сверхнормативным перекосом кузова (при котором данный вагон вообще нельзя было выпускать в эксплуатацию). Но работники эксплуатационного вагонного депо Санкт-Петербург отправили вагон в рейс.

– Как не допустить подобных случаев?

– Мы всегда говорим о нескольких степенях защиты, которые позволяют исправить чью-то ошибку и предотвратить наступление нежелательного события. Но это, увы, не всегда соблюдается. Напротив, в каждом чрезвычайном происшествии обнаруживается, что ошибка или халатность одних работников накладываются на невнимательность других, и сход или крушение становятся неизбежными.

К примеру, то, что произошло 26 июля на Пермском отделении Свердловской дороги, просто поражает: сход электровагона и пяти вагонов на блок-посту 1280-го км перегона Кузьма – Бородулино был вызван приемом поезда на фактически разобранный участок пути!

– Повлияла ли аномальная жара на состояние безопасности движения?

– Аномальная жара, конечно, повлияла. Там, где длительное время сохранялась аномально высокая температура, обстановка с обеспечением безопасности движения значительно обострилась,

и в первую очередь на участках бесстыкового пути, который требует особенно четкого соблюдения технологии работы. Приходилось принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности движения. В начале августа на линию ушла телеграмма за подписью вице-президента компании Владимира Воробьева, в которой категорически запрещалось проводить путевые работы, связанные с нарушением устойчивости пути в период максимальных температур.

Кроме того, в целях улучшения подготовки к организации проведения технологических «окон», связанных с путевыми работами, мы посчитали необходимым усилить, даже ужесточить, требования к проведению данной работы за счет участия в организации и согласовании технологии специалистов и руководителей нашего ревизорского аппарата.

Но до наведения порядка пока далеко, поскольку отдельные руководители железных дорог, служб и отделений, а также структурных подразделений центральных дирекций игнорируют эту информацию, в результате чего их дальнейшие действия приводят к тяжелейшим нарушениям безопасности движения.

– Например?

– Ну, к примеру, 7 августа практически в пределах станции Пола Санкт-Петербургского-Витебского отделения Октябрьской дороги из-за выброса пути под проходящим грузовым поездом произошел сход двух хвостовых порожних цистерн. Перерыв в движении поездов составил более 7 часов.

Расследованием было установлено, что причиной ЧП стало то, что буквально за сутки до происшествия на участке пути в месте схода силами Отдельной передвижной машинной станции № 8 проводился средний ремонт пути с очисткой щебня машиной, при этом были нарушены требования безопасности.

Вообще вызывает тревогу привыкание отдельных руководителей, которые начинают подобные вещи уже называть «классикой». Но классика – это системность, она хороша в искусстве, а в безопасности движения ни классики, ни системных нарушений быть не должно. Каждый руководитель на любом уровне управления обязан обеспечить прежде всего стабильность в деле предупреждения аварийности.

За последние 10 лет с выбросом пути связано 34 схода подвижного состава, в том числе 3 крушения поездов и 7 сходов в пассажирских поездах. В текущем году по этой причине уже произошло 4 схода, в том числе в пассажирском поезде на Свердловской дороге. Две трети из этих сходов (22 случая) имели место на бесстыковом пути. Эта конструкция пути позволяет увеличивать скорости, уменьшает затраты, увеличивает комфортность поездки, но требует неукоснительного соблюдения технологии при производстве на нем любых работ.

А в целом и руководителям, и работникам всех подразделений компании нельзя забывать о том, что обеспечение безопасности движения должно оставаться неперменным условием нашей деятельности. Повышение скоростей, комфортности и экономичности даст эффект только тогда, когда обеспечена безопасность.



ФОТО ДЕНИСА НЕЧАЕВА

Причина аварий чаще всего – «человеческий фактор»