

# «Пригород» на распутье

Как уже сообщалось, в Ростове на минувшей неделе прошла сетевая школа руководителей дирекций пассажирского пригородного комплекса «РЖД»

## ФОРУМ

Владимир Тихов

Там шла речь о проблемах, связанных с эксплуатационной работой и ремонтом подвижного состава в сфере пригородных перевозок, подготовкой бригад и освоением современной техники.

«Формат» мероприятия оказался непростым – фактически в один день нужно было охватить десяток сложных тем. Но многие выступления стали поводом для откровенного обсуждения того, что мешает стабильной работе дорожных дирекций и отдельных предприятий пригородных перевозок.

## НАЕХАЛИ НА БАШМАК

Общее состояние дел в хозяйстве с начала нынешнего года вызывает немалую тревогу и ряд претензий у департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД». Как сообщил заместитель начальника управления пригородных перевозок этого департамента Владислав Аристов, количество случаев брака, по сравнению с прошлым годом, возросло с 28 до 34, в числе отстающих – Октябрьская, Куйбышевская и Свердловская дороги. Основные причины – неудовлетворительное содержание электропоездов и нарушение режима управления локомотивными бригадами.

– За минувшие восемь месяцев по большинству показателей, за исключением объема перевозок, в хозяйстве явное ухудшение, – констатировал Владислав Аристов. Взять



Руководители пригородного комплекса ищут новые формы организации труда

хотя бы недавние сходы на Западно-Сибирской и Калининградской дорогах, которые произошли на маневрах, из-за того, что локомотивные бригады начали движение, не убрав из-под колес тормозные башмаки.

В текущем году стало больше отказов технических средств поездов почти во всех дорожных дирекциях. В департаменте надеются, что порядок поможет навести система «КА-САНТ», которая позволит четко определять конкретного виновника отказа оборудования и возлагать на него ответственность. А с помощью другой системы – комплексного учета случаев отказов, их классификации – любой внеплановый заход в депо электропоезда или рельсового автобуса будет также сразу внесен в список. То есть, в идеале, должна быть полная достоверность данных.

## КТО И КАК ПОВЕДЕТ ПОЕЗДА?

По-прежнему нехватка квалифицированных кадров и нерациональное использование локомотивных бригад при росте объемов пригородного движения летом приводят к росту сверхурочных. Наихудшее положение сложилось в нынешнем году на Октябрьской и Московской дорогах (более 37 тысяч и около 28 тысяч часов соответственно). К ним приближается дорожная дирекция СКЖД: сверхурочные по сравнению с прошлым годом возросли в 3,6 раза – до 22 тысяч...

Учитывая нехватку кадров и тяжелую демографическую ситуацию, руководителям пригородного комплекса приходится изыскивать новые формы организации труда. Один из предлагаемых вариантов – перевод части электропоездов повышенной комфортности и рельсо-

вых автобусов на вождение «в одно лицо» – лишь машинистом.

– Если удастся согласовать изменения в ПТЭ, то в ближайшее время приступим к реализации такого проекта почти на всех дорогах, – считает Владислав Аристов.

А нехватка локомотивных бригад пригородных поездов к началу осени на всей сети уже составила 600 человек (280 машинистов). Неудивительно, почему начальник отдела эксплуатации вышеупомянутого управления Владимир Старинин говорил о необходимости ускоренной подготовки машинистов, общем сокращении сроков переобучения вчерашних помощников и слесарей – до полуторалет.

Речь идет, по сути дела, об узкой специализации: подготовить людей, скажем, для вождения лишь пригородных электропоездов, без права управления локомотивами.

Об аналогичной проблеме поведал и заместитель начальника службы пригородных перевозок Московской дороги Александр Егоров.

Несмотря на большое количество отраслевых учебных заведений в столице, ощущается нехватка квалифицированных кадров, особенно при обслуживании поездов «Спутник». Это осложняет организацию работы локомотивных бригад в условиях «тактового» времени движения на Ярославском, Казанском направлениях и Горьковском ходу. Ведь эти маршруты отличаются интенсивным движением через строго определенных временных интервалов

– скажем, на Ярославском направлении через каждые 15-20 минут.

Легко себе представить, что будет в Москве, в условиях плотного пассажиропотока, если перестанут хватать таких поездов или локомотивных бригад! Как полагает Егоров, для упреждения «оттока» персонала в мегаполисе с высоким уровнем жизни и для улучшения качества эксплуатационной работы нельзя забывать о материальном стимулировании персонала. Так, у москвичей недавно было скорректировано положение о премировании, благодаря чему там станут регулярно поощрять техников-расшифровщиков скоростемерных лент, которым удастся выявлять сложные нарушения.

Заместитель начальника Западно-Сибирской дирекции пригородных перевозок Андрей Щербakov поделился опытом организации труда и отдыха локомотивных бригад, повышения их квалификации и планирования отпусков, также рассказал о внедрении программы восполнения кадров.

По мнению представителей руководства компании, этот опыт достоин внимания. Вместе с тем требуется как можно быстрее реализовать на нескольких дорогах пилотный проект «АСУприг», нацеленный на улучшение организации труда локомотивных бригад, систему расчета реальной потребности в машинистах в разное время года.

## ПО ПИЛОТНОМУ ПРОЕКТУ...

Пожалуй, самую оживленную дискуссию участников сетевой школы вызвало выступление заместителя начальника дирекции пригородных перевозок «ТрансКом» Октябрьской дороги Михаила Петрова. Он вначале подробно пояснил, что дало разделение их депо на ремонтную и эксплуатационную составляющие, как удалось наладить взаимодействие между двумя образовавшимися предприятиями. Но и это не все! Оказывается, там уже в начале осени стартовал проект, предусматривающий работу на поезде «в одно лицо».

– Это поможет прежде всего укомплектовать штат локомотивных бригад, в частности помощников машинистов

(«высвобождение» составит не менее 27 человек). Был учтен опыт использования такой формы труда при обслуживании пассажирских поездов на участке Мурманск – Свирь. Основная наша цель: снизить сверхурочную работу локомотивных бригад на 3,5 тысячи часов при росте производительности труда более чем на один процент. Правда, возникли трения с ревизорами по безопасности движения, хотя в нынешних ПТЭ нет прямого запрета на вождение таких поездов одним машинистом, – сообщил Петров.

Конечно, предпринимаемые меры объяснимы тем, что в ближайшие годы ошутимого притока квалифицированных кадров на столичных магистралях ждать не приходится. С другой стороны, можно понять, отчего ревизоры опасаются одобрять это новшество (хотя любые ПТЭ можно со временем поправить). Все-таки не все машинисты и не на всех участках способны реально обеспечить надежность вождения моторвагонного состава «в одно лицо». Тем более, что речь идет о перевозках людей. Так что подход здесь нужен очень осторожный!

## ПРОБЛЕМЫ С РЕЛЬСОВЫМИ АВТОБУСАМИ

Тем временем в регионы поступает все больше нового подвижного состава, тех же рельсовых автобусов, а вот вопросов с их текущим ремонтом и техническим обслуживанием меньше не становится. Пока намечено осуществлять такой ремонт в депо Канаш Горьковской дороги: на это предприятие будут приходить машины даже с магистралей Сибири и частично из северных регионов. А чего ожидать остальным? Ведь на многих дорогах еще не созданы центры для постоянного техобслуживания и ремонта этого подвижного состава.

Обозначилась также иная сложность – организацией обучения бригад для вождения таких автобусов на Куйбышевской, Приволжской и Южно-Уральской, получения прав управления. Основной обучающий центр расположен в Санкт-Петербурге, что не всегда удобно. До сих пор неясно, удастся ли организовать подобную подготовку в Воронеже. Словом, многие проблемы сегодня уже нельзя игнорировать, иначе завтра они породят новые...

Владислав Аристов, заместитель начальника управления пригородных пассажирских перевозок ОАО «РЖД»



Элементы реформирования пригородного комплекса, что предусматривает зарождение конкуренции на этом рынке, уже просматриваются на Московской дороге.

Там работает компания «Аэро-экспресс», в ее собственности сейчас имеется пять электропоездов ЭД4, а к первому кварталу 2009-го она намерена свой парк довести до 13 составов. Эта компания использует как свой подвижной состав, так и парк «РЖД». Уборку вагонов осуществляет собственными силами, а их ремонт и ТО занимается депо Домодедово.

Недавно у этого перевозчика воз-

никли претензии по качеству подготовки поездов в депо. Представители «Аэро-экспресса» высказали предложение взять на себя полностью подготовку в рейс своих поездов. Более того, это предприятие готово взять в свои руки даже мелкий ремонт! И так, чужой подвижной состав скоро будет ремонтироваться на конкурсной основе – либо депо «РЖД», либо – другими, тоже сторонними предприятиями.

Вместе с тем специалисты считают: при любом варианте развития событий нужно повышать ответственность заводов-изготовителей. Например, поставят в депо на секции буксовые подшипники качения, безотказную работу которых производитель гарантирует вплоть до наступления срока заводского ремонта. Значит, так должно и быть – чтобы не пришлось депо заниматься этим видом ремонта досрочно. Вот и экономия материалов, кадров ремонтников.

## МНЕНИЕ