



Мастерство СЦБиста

Корпоративное издание №9 (август, 2016, 4)

Последнее слово — за СЦБистом



Электромеханику СЦБ приходится быть всегда на голову, а то и на две, более грамотным, чем любому представителю смежных профессий. СЦБист является таким звеном, которое соединяет практически все службы, и ему приходится заниматься урегулированием не только своих вопросов, но и решением смежных задач, давать свое экспертное заключение.

Поставил цель — не сдавайся!



Занимаясь на тренажерах со штатом, я со стороны вижу, как люди размышляют, как проводят измерения, какие принимают решения. Это позволяет понять причины, почему и в чем иногда они не могут разобраться (незнание схем, неправильные измерения и т.д.). Это очень трудно оценить на действующих устройствах. Незачем скрывать: прибыв на отказ, руководитель все эти вопросы берет на себя и сам принимает решение, а работники отходят на второй план. На тренажере же все наоборот.


**EKAT
ERIN
BURG**

Виртуальная реальность рядом

Наибольшая
безнравственность — это
браться за дело, которое
не умеешь делать

Наполеон



*Фото экспозиции из Народного музея московского метрополитена

Не только, но и...

Стоит ли объяснять, что Интернет сегодня для нас находится в приоритете. Именно поэтому большинство уважающих себя СМИ для продолжения публичной деятельности помимо печатных площадок овладевают и виртуальными в интернете, создавая сайты для размещения информации, а порой и полностью переходят в сетевое пространство. В связи с этим роль телевидения в стране несколько снизилась, но оно до сих пор занимает лидирующие позиции.

Информации вокруг стало так много, что в век технологий люди отрешаются от нее как могут. Не доверяют ни СМИ, ни рекламе, ни телевидению. Пресыщенность данными приводит (на мой взгляд) к поиску личного пространства, и найдено оно было также в интернете, в написании очерков, твитов, постов и блогов, приобретая статус публичных мгновенно. Как это ни странно, но желание найти свой уголок в виртуальном пространстве зачастую трансформируется в зависимый от публичности нарциссизм, порождая те социальные конфликты, решение которых одни видят в пересмотре методик воспитания современной молодежи, а другие, зажмурясь, отмахиваются от реальных проблем новыми законопроектами.

Первое десятилетие 21 века приносит предсказуемые плоды: ужесточились некоторые законы относительно пользования социальными сетями, электронными СМИ и так далее.

Еще учась в университете, я отметила такую тенденцию: правила русского языка, словари и учебники вовсе не остаются неизблевыми, а медленно, но верно следуют за разговорной речью. Те, кто поддерживают такой вектор развития нашего языка, заявляют, что все развивается, не стоит на месте время, старое отмирает, новое нужно принимать, не отталкивать, «мы же не консерваторы какие». Я была против такого подхода, считая, что и так уже предостаточно в русском языке бесчисленных

исключений из правил и вариативных норм. Нужно четко обозначить: пишем — так, читаем — так, говорим — так. И никаких исключений. Иначе возникает путаница, потому-то лингвисты спорят между собой, доказывая каждый свою точку зрения. Например, ударение в слове «деньги». В формах слова «деньгам», «деньгами», «о деньгах» сегодня носители русского языка ударение ставят по-разному — в начале или в конце слова. Это связано с тем, что изначально оно ставилось на первый слог и слово произносилось, как «дЕньгами», «о дЕньгах», «дЕньгам». Словари отражали это совершенно четко. Но с течением времени появилось новое произношение, которое размыло предыдущее правило, а также и уверенность в том, как все-таки верно говорить. В данном случае словари последовали за современными тенденциями в языке говорящих. Пошли на уступки, объясняя это тем, что язык у нас живой, он должен впитывать в себя устоявшиеся черты произношения, написания, чтения. И как итог, мы наблюдаем разночтения в произношении словоформ «деньги». Естественно, в современных акцентологических словарях еще написано: норма диспозитивная (вариативная), но ударение на начало слова считается уже устаревшей формой, предпочтительнее говорить, делая акцент на конец слова. И это разночтение замечается повсеместно. Надо с этим что-то делать. Повторюсь, все должно быть четко и структурно, логически выверено.

Недавно в «Российской газете» был напечатан любопытный материал, посвященный правилам русского языка. В частности, говорилось о преподавателе с 20-летним стажем Татьяне Шкляровой, которая собирает подписи на принятие закона о штрафах для тех, кто вещает или пишет с речевыми ошибками, работая в медиаресурсах. И ее позиция вполне обоснованна. Ведь журналисты, дикторы радио и телевидения заведомо всегда считались эталоном правильной речи. Если медийные личности неграмотно выражаются, то язык зрителей и читателей исподволь подстраивается под



Главный редактор
Рукавичникова
Марина

таких «грамотеев». Этот момент и возмущает Татьяну:

— В том-то и проблема, что мы можем сделать безграмотность нормой. Мы уже теряем свой язык. Чем примитивнее наши слова, тем примитивнее наши мысли. Это связано: теряем язык — теряем и культуру.

Перекликается с этим еще один нашумевший материал, напечатанный в «Гудке», о том, что СЦБисты будут платить за каждый отказ из своего кармана. Таким образом, борьба с неграмотностью и безответственностью работников как медиаресурсов, так и СЦБистов будет ужесточаться. Об этом в номере свое мнение выскажут эксперты по СЦБ.

Мужаемся!

И я ныне буду более придирчиво и скрупулезно вчитываться и всматриваться в тексты, которые представлены в нашем журнале (помня о глупых ошибках прошлого номера). Да здравствует грамотность! Да здравствует безопасность движения!

Приятного прочтения!

6

Новости

Новости**10**

Поиск отказов

Конспект**12**

Поставил цель — не сдавайся!

Особый путь**14**

Мы людей везем!

Совместно

«Для обеспечения полной безопасности движения мы ведем совместную работу со всеми хозяйствами, в частности с путейцами. Не перекладываем работу друг на друга. Отсюда формируется доверие между работниками разных хозяйств».

26

Угроза потери заработка
несоизмерима с возможными
последствиями

Актуально**34**

Глубокомысленная литература
на этот раз

Рекомендуем**35**

Вопрос? Ответ!

Полезно знать**32**

Положение о системе ведения
хозяйства AiT

Теория**22**

И снова об
удовлетворенности

Мнение**38**

Кадры решают все

Философия жизни

«...Чтобы компания
развивалась успешно,
нужно иметь слаженно
работающий штат
сотрудников».





◆ **Дмитрий
Берсенов**

заместитель начальника
ЦДИ ОАО "РЖД" (по
кадрам и социальным
вопросам)

Угроза потери части заработка несоизмерима с возможными последствиями, а в случае дачи ложного контроля — наступает уголовная ответственность. Руководителям хозяйства автоматики и телемеханики дополнительно хочу пожелать не подталкивать даже косвенно эксплуатационный штат к нарушениям должностных обязанностей в целях достижения положительных статистических данных.



◆ **Сергей
Вдовин**

независимый
эксперт по СЦБ

Удовлетворенность трудом — один из показателей социального самочувствия работников предприятия. Является основой социального самочувствия человека и — как следствие — влияет на удовлетворенность жизнью в целом. Данные об удовлетворенности можно получить, например, методом опроса или анкетирования персонала. Оценка удовлетворенности работников дает важную информацию о том, чем довольны/недовольны сотрудники, и по каким направлениям следует совершенствовать систему стимулирования персонала.



◆ **Сергей
Боровиков**

главный инженер
службы АиТ
Свердловской ДИ

Я считаю правильным, что государство выделяет большое количество бюджетных мест для технарей, ведь такая поддержка им необходима. Это возможность получить хорошее профессиональное образование за счет бюджетных средств, и в этом я недостатков не вижу.



◆ **Алексей
Заноза**

заместитель
начальника
Сковородинской
дистанции СЦБ
Забайкальской ДИ

Сегодняшних молодых специалистов не сравнить с работниками старшего поколения, которые учились в тех. школах или училищах, где именно с этого все и начиналось. Поэтому, в силу таких объективных причин, остро встала необходимость в приобретении тренажера, на котором можно было бы наглядно прорабатывать эти моменты без влияния на движение поездов и боязни что-то сломать.

Есть, например, как централизованные, так и децентрализованные стрелки на станции. Централизованными управляет дежурный по станции, децентрализованными — дежурные стрелочных постов, составители (по команде дежурного по станции). Иногда при децентрализованных стрелках не замыкается маршрут или ещё что-нибудь... Соответственно, нельзя принять или отправить поезд. Этим занимаются СЦБисты. При централизованных стрелках тоже могут возникнуть неисправности. А еще сюда же — автоблокировка, полуавтоматическая блокировка... Все такие неисправности лежат в компетенции СЦБистов. И, в целом, вся эта автоматика, все же на этом работает. **Нет автоматики** — нет светофоров, нет стрелок — дежурный не сможет работать. И, соответственно, **нет движения**.



◆ **Яна**
работник службы
перевозок
(движенец)

Иннопром-2016

11-14 июля в Екатеринбурге прошла крупнейшая международная промышленная выставка «Иннопром-2016».

Гостями и участниками ее стали около 60 тыс. человек из 95 стран. Она стала площадкой для переговоров и появлению бизнес-идей. В результате были заключены несколько десятков договоров и меморандумов с представителями Чехии, Италии, Африки, Кореи, а также делегациями из Индии и Китая. Эксперты отмечают, что в этом году выставка стала наиболее профессиональной: на 10% выросло число посетителей, целью которых на «Иннопроме» было развитие бизнеса.

Основной темой Иннопрома в этом году стал промышленный интернет. Участники выставки обсуждали вопросы его стандартизации и использования в различных отраслях. Также мероприятия были посвящены смежным сферам, таким как автоматизация, робототехника и индустриальный дизайн.



Нашумевшая тема на выставке

Виртуальный тренажер

Проект по созданию VR тренажера набирает обороты.

Компания «НовАТранс» готовит новый проект по созданию виртуального тренажера. VR будет состоять из специальных очков и перчаток. Пользователь получит возможность выполнять те же самые действия, что и в реальных условиях, только в виртуальной реальности.

Таким образом, учиться станет еще проще и доступнее.



Прибыли на смерть

Екатеринбург отнесся к несчастным декабристам с сочувствием...

В начале августа 1826 года через Екатеринбург на каторгу в Сибирь проезжали первые, закованные в кандалы, декабристы, осужденные за выступление на Сенатской площади. Их доставили во флигель дома Гилева на улице Колобовской (ныне носящую имя Толмачева).

Екатеринбург почтовый

6 июля в Екатеринбурге открылась экспозиция «ЕКАТЕРИНБУРГ ПОЧТОВЫЙ».

В преддверии Всероссийского дня почты в Музее Ф. М. Решетникова впервые зачитаны материалы из Государственного архива Свердловской области об установке первых почтовых ящиков в Екатеринбурге, представлены почтовый ящик XIX века и почтовые ящики 1950-х гг, 1960–1970-х гг. и 1990–2000-х гг.

Гости познакомились с историей почтовых ящиков всего мира и увидели те, которые были установлены в Екатеринбурге в разные времена. Кроме того, действовала акция «Отправь открытку с почтового подворья». Двадцать пять счастливых смогли отправить с подворья музея уникальную почтовую открытку,

изданную «Почтой России» специально к 25-летию Музея Ф. М. Решетникова.

Информационная справка:

В Екатеринбурге городская почта начала складываться в 70-е гг. XIX века. В период между 1874 и 1884 годами были установлены 11 уличных почтовых ящиков для опускания туда корреспонденции. В настоящее время в Екатеринбурге их насчитывается 345, на территории Свердловской области установлено 3390 ящиков, 1803 — в сельской местности. В 2011 году началась поэтапная замена уличных ящиков на новые модели с электронной системой контроля выемки. Ящики нового образца имеют несколько степеней защиты, выполнены из особо прочного материала и оснащены электронными чипами, которые считывают информацию о времени и частоте выемки почтовой корреспонденции.

Источник: Музей Решетникова, Литературный квартал, Екатеринбург

Типичное почтовое отделение



От дипломника до разработчика

27 июня молодой специалист производственного отдела НПЦ «НовАТранс» Денис Рычков защитил дипломный проект по теме «Разработка тренажерного комплекса систем СЦБ для учреждений железной дороги».

Идея данного проекта возникла еще в 2015 году. Денис устроился на работу в Научно-производственный центр «НовАТранс» инженером в производственный отдел. За небольшой период времени он принял активное участие в монтажных и пусконаладочных работах в составе группы инженеров НПЦ «НовАТранс». От них он перенял опыт и знания, которые пригодятся ему в будущем. В течение года он побывал в Читинской, Тобольской, Уфимской, ПетровВальской дистанциях СЦБ.

Уровень его профессионального мастерства растет. В качестве дипломной работы компания предложила ему модернизировать тренажерный комплекс ЭЦ-9, АБТЦ-03, входной, УКСПС в связи с возникшим у Центра заказом на такой тренажер.



Денис Рычков после защиты диплома

«Системы обеспечения движения поездов».

примыкающей к перегону, оборудованным автоблокировкой с тональными рельсовыми цепями и централизованным размещением оборудования и переездом.

В качестве дипломной работы компания предложила ему модернизировать тренажерный комплекс ЭЦ-9, АБТЦ-03, входной, УКСПС в связи с возникшим у Центра заказом на такой тренажер.

Тренажерный комплекс позволяет вводить более 200 неисправностей. Позволяет изучить принципы работы:

Суть в следующем. Денис усовершенствовал по всем последним изменениям данный тренажерный комплекс. Внедрил переезд, присоединил к нему выходной и входной светофоры.

После окончания формирования принципиальных схем его следующими задачами были разработка монтажных схем и защита дипломного проекта, с которыми Денис справился успешно. И получил оценку «отлично» с присвоением ему квалификации инженер путей сообщения по специальности

После получения «красного» диплома новоиспеченный специалист вышел на работу квалифицированным, уверенным в своих знаниях, сотрудником компании «НовАТранс».

О комплексе ЭЦ-9, входной светофор, АБТЦ-2003, УКСПС, схема смены направления, автоматическая переездная сигнализация:

Тренажер комплексного исполнения. Предназначен для изучения блочной электрической централизации малых станций,

- Блочной маршрутной релейной централизации, предназначенной для использования на малых станциях
- Сигнализации входного светофора
- Автоблокировки с тональными рельсовыми цепями и централизованным размещением оборудования
- Четырехпроводной схемы смены направления
- Автоматической переездной сигнализации.

Валерий Илюшкин, руководитель производственного отдела НПЦ «НовАТранс»

Некоторые работники хозяйства АиТ считают, что в тренажерных комплексах НПЦ «НовАТранс» заложены «лишние» отказы. Мы решили прояснить ситуацию.

Типы отказов в тренажерных комплексах

Надежда

Сафина

руководитель отдела
разработки НПЦ
"НовАТранс"



Напомним, что НПЦ «НовАТранс» разрабатывает и производит учебные тренажерные комплексы для СЦБистов, желающих научиться грамотно обслуживать устройства СЦБ, выявлять причину отказов и оперативно их устранять.

Учебные тренажеры настолько приближены к реальности, что молодым специалистам не обязательно «выходить в поле», чтобы изученный материал отрабатывать на действующих устройствах.

Тренироваться на тренажерах и безопасно, и удобно. Тем более, что сегодня существует особая программа-стык, которая стала связующим звеном между тренажерным комплексом и системой дистанционного обучения. Подробно о программе мы писали в 4-м выпуске нашего журнала (октябрь, 2015).

Итак, условно отказы, внедряемые нами в тренажеры устройств СЦБ, можно разделить на два типа: реальные (действительно существующие и случающиеся на железной дороге) и учебные (ирреальные), благодаря которым практикующийся сможет усвоить и понять работу той или иной системы.

Перечень реальных отказов, вносимых в проектируемые тренажеры, формируется на основе личных пожеланий руководителей тех или иных железнодорожных подразделений, анализа происходящих на дорогах отказов, проведенного

службой мониторинга ОАО «РЖД», а также на основе «КАСАНТ», «КАСАТ» и так далее.

Учебные (ирреальные) отказы внедряются в тренажеры для отработки навыков владения нужными знаниями и понимания системы СЦБ.

Следует отметить, что задание тех или иных неисправностей во время обучения в тренажер должно зависеть от целей, которые вы преследуете: хотите отработать реальные отказы для оперативного их устранения или разобраться в том, как работают устройства и системы. ■



Съемки



Съемки

Андрей**Иванов**

руководитель отдела
продвижения
НПЦ "НовАТранс"



Руководитель отдела продвижения НПЦ «НовАТранс» **Андрей Иванов** провел рабочую встречу с представителями МФТИ имени Н. Э. Баумана (Московский государственный технический университет, Москва).

Все под контролем!

512

ЛАБОРАТОРИЯ ПРИКЛАДНЫХ
КИБЕРНЕТИЧЕСКИХ СИСТЕМ



Речь шла о том, чтобы протестировать систему электронных учебных инструктажей на возможность считывания биометрических данных человека и передавать по беспроводным каналам связи для анализа в высшие инстанции.

Это позволит создать современную высокотехнологическую систему оценки знаний и понимания материала, — пояснил Андрей Иванов.

Стороны пришли к консенсусу, оставив разговор о деталях проекта на ближайшее время. ■



КСТАТИ Биометрические технологии основаны на биометрии — измерении уникальных характеристик отдельно взятого человека.

Это могут быть как уникальные признаки, полученные им с рождения (ДНК, отпечатки пальцев, радужная оболочка глаза), так и характеристики, приобретённые со временем или же способные меняться с возрастом или внешним воздействием (почерк, голос или походка). Обычно при классификации биометрических технологий выделяют две группы систем по типу используемых биометрических параметров.

1. Использует статические биометрические параметры: отпечатки пальцев, геометрия руки, сетчатка глаза и т. п.

2. Использует для идентификации динамические параметры: динамика воспроизведения подписи или рукописного ключевого слова, голос и т. п.



Текст:
Рафаил Валиев
Шамиль Валиев

Публикуем выдержки из книги «Блочная релейная централизация малой станции». Напомним, что книга совсем новая, так как была опубликована весной текущего года. В ней изложены необходимые и достаточные теоретические сведения о работе блочной релейной централизации малой станции типов ЭЦ-4 и ЭЦ-9.

Поиск отказов по индикации на аппарате управления

4.2. Поиск отказов при установке маршрута

4.2.1. Методика поиска отказов при установке маршрута

Рассмотрим на примере нашей станции процесс установки маршрута по сигналу Н на Іп.

Вначале ДСП переводит все стрелки для установки их по трассе маршрута. Проблемы, связанные с переводом стрелок, можно отследить по трем видам индикации.

Перевод стрелок, а точнее работу стрелочного электродвигателя, можно проследить по амперметру, который установлен на аппарате управления и показывает ток перевода. Над каждой стрелочной рукояткой после перевода стрелки включается зеленая или желтая лампочка, указывающая фактическое положение стрелки: плюсовое или минусовое (подробнее об этом можно прочитать в «Книгах СЦБиста» серии «Стрелочные электроприводы»).

Кроме этого, на аппарате управления расположена кнопка «Контроль стрелок», при нажатии которой по седьмой цепи соединения блоков исполнительной группы загорается белая полоса по установленному положению стрелок (подробно об этом в п. 3.7). При нажатии кнопки «Контроль стрелок» возможны следующие варианты индикации:

- загорелись все ячейки по нужной нам трассе маршрута — это значит, что все стрелки перевелись и получен контроль их положения в соответствии с трассой маршрута;

- ячейки одной или нескольких стрелок не горят — данные стрелки не имеют контроля положения, что вызвано какой-то неисправностью;

- ячейки всех стрелок горят, но не все стрелки установлены по маршруту — стрелки не перевелись или их не переводили. Необходимо перевести стрелки или найти неисправность в схеме управления.

После того, как все стрелки установлены по трассе маршрута, дежурный по станции нажимает начальную кнопку.

От нажатия начальной кнопки включается кнопочное реле НК, которое включает реле направления Н (для маршрута по сигналу Н на Іп). Если реле направления включилось, то загорается зеленая лампочка указателя рода и направления маршрута (зеленая лампочка указывает на поездной маршрут, а белая — на маневровый).

Контактами реле направления включается противоповторное реле ППВ, затем его повторитель ПП и вспомогательное выключающее реле ВВ. Реле ВВ подает питание в шину включения начальных реле, от которой и срабатывает начальное реле. Контактами начального реле включаются реле КС в блоках начала (светофор Н) и конца маршрута (блок приемо-отправочного пути), а также в блоках типа СП и УП всех участков, входящих в маршрут.

Реле КС блоков изолированных секций выключают маршрутные реле 1М и 2М, которые зажигают белые лампы в световых ячейках. Таким образом, по всей трассе маршрута появляется белая полоса.

ПРАВИЛО. Белая полоса по трассе маршрута указывает на то, что сработала схема противоповторных реле, включилось начальное и контрольно-секционные реле, а также выключились маршрутные реле.

Далее маршрутные реле разрывают цепь замыкающих реле в блоках типа СП, а в поездном маршруте еще в блоке типа ВД начального светофора.

Замыкающие реле образуют цепь включения сигнального реле, контактами которого зажигается на табло зеленая лампа на повторителе светофора с контролем действительного горения разрешающего показания.

ПРАВИЛО. Если на табло на повторителе светофора включилась зеленая лампочка, значит, сигнальное реле включилось и образовалась цепь самоблокировки.

На практике возможна ситуация, когда сигнально реле срабатывает, а цепь самоблокировки по какой-либо причине не образуется. В этом случае ДСП повторно нажимает начальную кнопку маршрута, тем самым пытаясь включить сигнальное

Авторы книги



◆ По вопросам сотрудничества звоните:
(343) 287-13-32

Ознакомьтесь с компанией здесь:
<http://www.npcat.ru/>

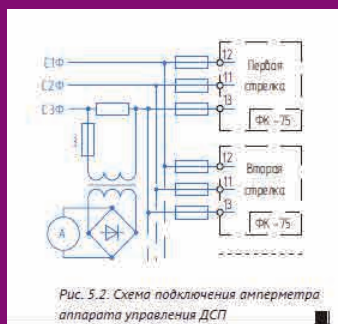


Рис. 5.2. Схема подключения амперметра аппарата управления ДСП



Рис. 5.1. Амперметр аппарата управления ДСП

Более подробно об этом можно прочитать в книге «Блочная релейная централизация малой станции» Ш. К. Валиев, Р. Ш. Валиев.

реле и открыть сигнал. Если такая попытка ни к чему не приводит, необходимо искать отказ в схеме управления огнями светофора.

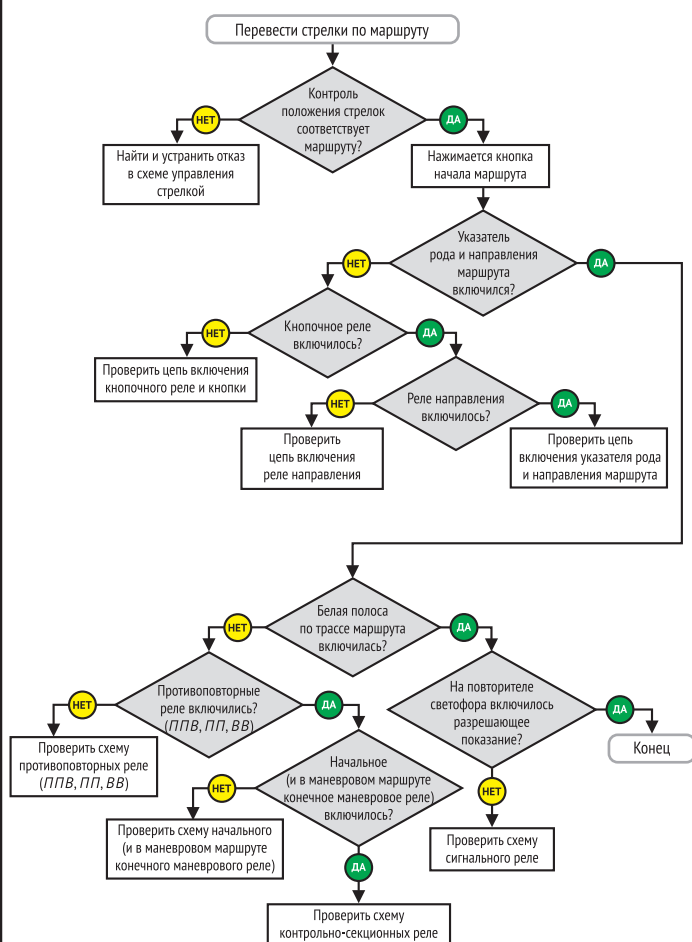
Сигнальное реле отключает цепь блокировки противоповторного реле ППВ, оно выключается и выключает реле ПП.

После открытия светофора отпускается кнопка начала маршрута Н, выключаются кнопочные реле, реле направления, вспомогательное выключающее реле ВВ. После выключения реле направления гаснет лампа рода и направления маршрута, и на этом установка маршрута заканчивается.■

4.2.2. Перечень наиболее характерных неисправностей

Признаки неисправности	Причина неисправности	Способ устранения
При нажатии начальной кнопки не включается:		
указатель рода и направления маршрута	Не включилось кнопочное реле или реле направления, или перегорела лампа в указателе	Проверить исправность кнопки и лампы, прозвонить цепь кнопочного реле и реле направления
После включения указателя рода и направления маршрута		
белая полоса по трассе маршрута не зажигается	Не все стрелки имеют контроль нужного положения	Нажатием кнопки «Контроль стрелок» определить те стрелки, у которых нет контроля или они находятся не в нужном положении. Устранить неисправности или перевести стрелки
	Неисправна схема противоповторных или начального реле, а для маневровых маршрутов еще и конечного маневрового реле	Если все стрелки установлены по маршруту, проверить исправность схем противоповторных и начального реле и конечного маневрового реле для маневрового маршрута
	Неисправна цепь контрольно-секционных реле	Проверить и обеспечить свободу всех участков (габаритных и негабаритных), контроль положения охранных стрелок и отсутствие установленных враждебных маршрутов
не включается на повторителе светофора зеленое показание	Не сработало сигнальное реле	Повторно нажать начальную кнопку маршрута, возможно произойдет открытие сигнала. Если нет, то прозвонить вторую цепь соединения блоков исполнительной группы и устранить неисправность
	Сигнальное реле не переключилось на цепь самоблокировки	Найти и устранить неисправность в схеме управления светофором

4.2.3. Алгоритм поиска отказов при установке маршрута



На Забайкальской магистрали в последнее время участились случаи отказов в работе технических средств на различных перегонах. Причин этому много. Одна из них кроется в нехватке теоретико-практических знаний при обслуживании устройств СЦБ. Как не допустить подобных проблем? Один из выходов — больше заниматься. Заместитель начальника Сковородинской дистанции СЦБ Забайкальской ДИ **Алексей Заноза** расскажет о своем пути, который он прошел, пробивая для своей дистанции приобретение тренажерных комплексов для повышения уровня профессиональной компетенции штата.

Поставил цель — не сдавайся!



**Алексей
Заноза**

заместитель
начальника
Сковородинской
дистанции СЦБ
Забайкальской ДИ

Мы благодарны Вам за вашу настойчивость в обеспечении своей дистанции тренажерным комплексом нашего производства. Скажите, пожалуйста, как вам это удалось? Много ли было потрачено сил и времени на то, чтобы добиться желаемого результата?

— Хотел бы вначале поблагодарить руководство службы за понимание и оказание помощи в решении вопроса о поставке тренажеров. Конечно, ничто не решается мгновенно. Нужно пройти все этапы от разработки проекта до его реализации: обосновать решение, определиться со спецификацией тренажеров, подготовкой помещения для технического класса и рассмотреть данный вопрос с руководством службы, представить обоснование проекта им (доказать, что затеянный проект — решение взвешенное и действительно нужное). И только потом ждать каких-то положительных результатов. В целом, вопрос о приобретении тренажеров для дистанции решался более года, но самое главное — он решился в пользу для нас. Теперь не менее важная задача для нас всех — тренажеры должны использоваться.

С чего начали продвигать идею необходимости тренажеров для дистанции?

— К сожалению, в настоящее время очень снизился уровень профессионализма работников ОАО «РЖД», особенно тех, кто недавно окончил техникум или институт. На предприятии в беседе с сотрудниками понимаешь, что технические навыки у штата слабые. Их нужно дорабатывать. По какой-то причине сейчас в учебных заведениях студентов не учат паять, увязывать монтаж, элементарно считать контакты на платах. Конечно, сегодняшних молодых специалистов не сравнить с работниками старшего поколения, которые учились в тех. школах или училищах, где именно с этого все и начиналось. Поэтому, в силу таких объективных причин, остро встала необходимость в приобретении тренажера, на котором можно было бы наглядно прорабатывать

эти моменты без влияния на движение поездов и боязни что-то сломать.

Какие перспективы развития кабинета технической учебы вашей дистанции вы видите?

— Сейчас в кабинетах дистанции проводится ремонт. Мы многое перепланировали и выделили отдельный кабинет под охрану труда. Будем оборудовать, так сказать, по последнему слову. Вопросы охраны труда тоже очень важны. Кстати, согласно распоряжению 1289р от 30 июня 2016 года наша дистанция заняла первое место по сети железных дорог по хозяйству автоматики и телемеханики как лучшее структурное подразделение в области охраны труда.

Посоветуйте коллегам, с чего начинать работу по приобретению тренажеров?

— Считаю, что работу по приобретению тренажеров следует начать со всестороннего обоснования необходимости перед руководством службы и разработки проекта технического класса.

Мы понимаем, что без грамотных и квалифицированных специалистов дистанции тяжело обеспечить требования безопасности движения поездов. Помог ли вам наш тренажерный комплекс решить эту задачу?

— Занимаясь на тренажерах со штатом, я со стороны вижу, как люди размышляют, как проводят измерения, какие принимают решения. Это позволяет понять причины, почему и в чем иногда они не могут разобраться (незнание схем, неправильные измерения и т.д.). Это очень трудно оценить на действующих устройствах. Незачем скрывать: прибыв на отказ, руководитель все эти вопросы берет на себя и сам принимает решение, а работники отходят на второй план. На тренажере же все наоборот.

Какой тренажер, на ваш взгляд, наиболее эффективно помогает электромеханикам повышать свой уровень знаний (компетенций)?

— Всегда считал для себя, что зная три основополагающих в СЦБ устройства — рельсовые

цепи, работу стрелки и работу сигнальной точки АБ — можно на 80% решить проблемы в устранении отказов. У нас, на мой взгляд, самый эффективный тренажер — это сигнальная точка АБ.

Использование тренажеров в дистанциях отразилось каким-то образом на эксплуатационных показателях?

— Наверное, тот период эксплуатации, который прошел с декабря 2015 года, пока не позволит объективно дать оценку.

Вы удовлетворены организацией работы в хозяйстве АиТ? Быть может, у вас есть какие-то замечания по этому поводу, можете их озвучить?

— Вопросов и проблем, конечно же, много. И каждый руководитель обязан их решить на своем уровне. На сегодняшний день считаю одним из главных вопросов — работа в единой инфраструктуре с путейцами и энергетиками, а именно в вопросах модернизации и капитальных ремонтах. Так, при проведении модернизации верхнего строения пути в этом году нигде по фронту не модернизируются устройства СЦБ, а ведь они тоже требуют этого.

Несколько лет назад на станции Сковородино были модернизированы устройства СЦБ. Вы довольны качеством выполнения СМР? Что бы вы хотели

Сегодняшних молодых специалистов не сравнить с работниками старшего поколения, которые учились в техшколах или училищах, где именно с этого все и начиналось. Поэтому, в силу таких объективных причин, остро встала необходимость в приобретении тренажера, на котором можно было бы наглядно прорабатывать эти моменты без влияния на движение поездов и боязни что-то сломать.

пожелать строителям? Ведь от того, как проведены эти работы, зависит надежность и безотказность устройств СЦБ.

— Хочется пожелать иметь хороших монтажников.

Спасибо, Алексей Анатольевич! ■

Свои материалы и истории присылайте сюда: mrkavichnikova@npcat.ru



Сковородино — город (с 1927 года), появившийся в 1908 году как поселок Змеиный, с мемориалом «Скорбящая мать» и музеем, знакомящим посетителей с историей региона.

Железнодорожная станция на Транссибирской магистрали относится к Забайкальской железной дороге. Население по состоянию на 2015 год составляет 9,254 человек. В 2010 году был открыт нефтепровод «Россия Китай», который начинается в Сковородино. Пищевая промышленность

представлена двумя предприятиями — Сковородинский хлебокомбинат и молокозавод. Еще одной немаловажной отраслью для города является лесное деревозаготовление и деревообрабатывающее хозяйство.

Интересный факт

Самый холодный участок Транссиба находится между станциями Могоча и Сковородино. Температура здесь достигает минус 62 градусов. Хотя географически это не самая северная точка магистрали.

Источник: tutu.ru





Метрополитен и российские железные дороги зачастую сравнивают между собой. Мы решили заглянуть в местное метро и уточнить, как живут СЦБисты подземелья и чем отличаются системы СЦБ, применяемые на РЖД, от метрополитеновских. Ответы на все вопросы знают начальник службы сигнализации и связи ЕМУП «Екатеринбургский метрополитен» **Дмитрий Назаренко** и старший электромеханик СЦБ **Анвар Вахитов**.

Мы людей везем!

Недавно российские болельщики, ездившие в Европу на Евро-2016, привезли любопытные фотографии метрополитена и железнодорожной инфраструктуры, которые там постоянно совершенствуются. Планируется даже внедрить в производство автоматическое управление. В России же модернизируется, по большей части, только железнодорожная инфраструктура. Метрополитен в этом плане уступает РЖД (по крайней мере, создается такое впечатление). Скажите, пожалуйста, почему на сегодняшний день сложилась именно такая ситуация? Метрополитену выделяют мало средств на модернизацию? Или нет «подземных» специалистов-инженеров?

— Идут большие разработки в метрополитенах СНГ по автоматизации управления поездами. И есть пример внедрения — Казанский метрополитен, где уже апробирована система движения поездов без участия машиниста. Система произведена ОАО «Научно-исследовательским институтом точной механики» (Санкт-Петербург). В Алма-Атинском метрополитене используется подобная система фирмы HYUNDAI. (Корея). Из Европейских стран предложения поступают от фирм SIEMENS, BOMBARDIER, которые вошли в Европейские

метрополитены и железные дороги (в том числе РЖД). При проектных разработках второй линии Екатеринбургского метрополитена серьезные исследования проводились по примеру Барселонской девятой линии, где внедрены системы полной автоматизации управления движением поездов. Данные системы вводятся, в основном, на новых ветках метрополитенов. Проблема автоматизированных систем в том, что они не могут обеспечить короткий интервал движения поездов, поэтому Московский и Питерский метрополитены не проектируют данные системы у себя.

Модернизация в Екатеринбургском метро ведется медленно, но она есть. Почти полностью ушли от релейной системы СКЦ-67, выполненной на реле 2 класса. В настоящее время внедрена ДЦ МПК и ЭЦ МПК, кроме станции «Площадь 1905 года». Уже разработан проект и включен в план модернизации на 2017 год. Все зависит от количества выделенных денежных средств.

Заменены устройства контроля нагрева букс на подвижном составе с диска БВ на КТСМ-2.

Что касается специалистов, то все регулировки и пуски на метрополитене производились силами



штата нашего метрополитена без привлечения сторонних специалистов.

Расскажите о перспективах развития инфраструктуры метрополитена?

— По развитию метрополитена могу сказать, что строительство новых линий «подземки» зависит от федерального, областного и городского правительств. Своих средств с трудом хватает на содержание действующего метрополитена.

Каким образом вы занимаетесь повышением уровня профессиональных знаний у персонала? Проводите техучебу? Слишком ли сильно различаются в этом системы РЖД и метрополитена?

— Техническая учеба включает в себя, как теоретические, так и практические занятия, которые проводятся в соответствии с планом техучебы. Электромеханики периодически сдают зачеты по знанию схем. Большим стимулом является конкурсы профессионального мастерства, которые проводятся и в других подразделениях метрополитена.

Отличий между устройствами СЦБ, применяемыми на сети РЖД и в метрополитене, почти нет. Они определяются Правилами Технической Эксплуатации РФ метрополитенов (ПТЭ), Инструкцией по сигнализации (ИСИ).

Принцип построения схем один и тот же. Отличия в том, что основным видом сигнализации на метрополитене является устройства АЛС-АРС (автоматическая локомотивная сигнализация с автоматическим регулированием скорости), а автоблокировка (АБ) является дополнительным видом сигнализации и при нормальном движении она выключена.

Есть отличия в принципе построения электрической централизации. В ЭЦ метрополитена применено маршрутное замыкание, а не секционное, как на РЖД. В метрополитенах широко внедрены схемы автодействия сигналов (автоприем, автооборот, автозональное движение, авторазмен и так далее).

В напольном оборудовании различий нет.

Вы набираете на работу СЦБистов с кафедры автоматики и телемеханики. Наверняка их приходится переучивать? После работы в метро они смогут пойти в РЖД?

— Из сказанного выше видно, что выпускникам учебных заведений остается дополнить знания по специфике построения схем в метрополитене. График технологического процесса по обслуживанию устройств СЦБ тот же самый, что и на РЖД, поэтому переход специалистов из метрополитена на РЖД и обратно безболезнен.

Что можно сказать о вашем штате: кто они — подземные СЦБисты?

— Штат нашей дистанции насчитывает около 35 человек. Возрастной диапазон сотрудников распределен в равном соотношении — от юных до пожилых. ВСЕ специалисты имеют образование не ниже средне-профессионального. Работают слаженно, с желанием и на результат. Новичков мы настраиваем на добросовестный труд — у нас ленивых не держат! Мы всегда напоминаем сотрудникам, что

работу выполнять нужно качественно, ведь мы возем людей. Главное, чтобы все работало исправно, четко и было безопасно. Текучести кадров практически нет. Коллектив сформированный, высококвалифицированный, дружный. Работать друг с другом легко.

Для обеспечения полной безопасности движения мы ведем совместную работу со всеми хозяйствами, в частности с путейцами. Не перекладываем работу друг на друга. Если увидел неисправность, неполадку по своей части — исправляешь, не твоя компетенция — сообщаем тому, кто разбирается. Отсюда формируется доверие между работниками разных хозяйств. У нас существует Ассоциация метрополитенов СНГ. Достаточно часто мы собираемся вместе и делимся опытом.

Что касается штрафов, то они редки. И начисляются за тяжкую провинность. Техучебу проводим на действующих устройствах, так сказать, «в полях». И всегда открыты для нового — будь то оборудование или методика обучения.

Как вы считаете, может ли метро стать соперником РЖД?

— Метрополитен никогда не станет соперником РЖД, так как он является городским транспортом и привязан к городской инфраструктуре. Скорее, может стать партнером, если привязать пригородные поезда и станции метрополитена друг к другу, как это реализуется за рубежом.

Расскажите о ваших системах СЦБ в метрополитене? Часто ли случаются отказы? Проводили ли анализ отказов? Что чаще всего является их причиной? Какие меры вы предпринимаете по их устранению? Быстро ли ваши специалисты (электромеханики) отыскивают отказы и устраняют их?

КСТАТИ 27 апреля 2016 в Екатеринбургском метрополитене открылся музей. Его разместили в управлении метрополитена в самом сердце Екатеринбурга на улице Володарского.

В экспозиции представлены уникальные исторические экспонаты. Каждый предмет имеет особую важность. Например, макет первого состава, который был запущен, униформа первых сотрудников, символические ключи от станций, спецтехника и различные инструменты, расположенные по хозяйствам, образцы камней, из которых выложены стены и пол на станциях. И многое другое.

— Как я уже сказал, основным видом сигнализации является АЛС-АРС. Данная система позволяет постоянно получать электропоезду информацию о предельно допустимой скорости (0, 40, 60, 70, 80 км/ч) в зависимости от нахождения впереди идущего поезда. При превышении допустимой скорости электропоезда автоматически включается торможение до

полной остановки, если в это время не будет нажата кнопка бдительности машиниста.

Важным элементом в данной системе являются рельсовые цепи. На нашем метрополитене имеется 3 вида рельсовых цепей:

- резонансные двухниточные рельсовые цепи на базе ДСШ-2;
- тональные рельсовые цепи 3 поколения;
- однониточные рельсовые цепи на базе реле АНВШ 2-2400.

Станции с путевым развитием оснащены устройствами МРЦ. Это станции:

- «Проспект Космонавтов» 6 стрелок,
- «Площадь 1905 года» 3 стрелки,
- «Геологическая» 2 стрелки,
- «Ботаническая» 6 стрелок.

Кроме того на станциях «Проспект Космонавтов», «Геологическая», «Ботаническая» наборная группа оснащена устройствами ЭЦ МПК.

Вся линия может управляться по системе диспетчерской централизации ДЦ МПК. Электродепо «Калиновское» оснащено устройствами БМРЦ, станция имеет 45 централизованных стрелок.

Появление отказов можно прогнозировать. В основном, они проявляются после пуска новых устройств. Затем идет спад количества повреждений (приработка устройств), потом небольшой всплеск отказов и последующий дальнейший спад. В настоящее время устройства находятся на последней стадии этого графика.

Если в 2014 году был всплеск повреждений (последствия пуска станции «Ботаническая»), то в 2015 году число повреждений уменьшилось на 50%. И если в 2014 году львиная доля отказов происходила по технологическим причинам, то в 2015 году — они технического характера. Причиной повреждений, в основном, становится снижение качества приборов СЦБ. Примером могут служить штепсельные пружины в приборах. Они стали намного тоньше. И после 3–4 смен приборов в штепсельных разъемах теряется контакт. Для минимизации рисков с этой стороны стараемся активнее работать с заводами, производящими штепсельные пружины.

Анализ повреждений проводится постоянно. Я уже упоминал о том, что в России существует ассоциация метрополитенов СНГ, которая координирует развитие метрополитенов, учитывая опыт эксплуатации и анализ отказов.

О скорости устранения повреждения можно судить, например, по тому, что на последнем конкурсе на звание лучшего электромеханика СЦБ было показано среднее время устранения — 18 минут.

Как вы считаете, почему в московском метрополитене нет позитивной динамики в ситуации с отказами тех или иных устройств СЦБ?

— Это связано с устаревшими устройствами СЦБ (износ). А для того, чтобы поменять все и сразу — необходимо, с одной стороны, единовременное крупное финансирование, а с другой — что так же невозможно — закрытие метро на значительный срок. Такого допустить нельзя, ведь пассажиропоток в Москве не маленький. А екатеринбургское метро

сравнительно молодое. У нас всего девять станций, две из которых открыты совсем недавно. Отмечу, что мы ежегодно меняем электроприводы в связи с тем, что за день происходит 400 переводов стрелок, быстро изнашивается автопереключатель. Технология замены происходит удалением всего привода и установкой нового. Таким образом экономится время и снижается вероятность неполадок. Напомню, производить работы необходимо в предельно короткий срок.

Обслуживание выполняется в ночное время. На все мероприятия выделяется три часа. Наши специалисты могут поменять один электропривод за 30 минут, но есть и другие работы. Все это учитывается и выполняется в соответствии с графиком техпроцесса.

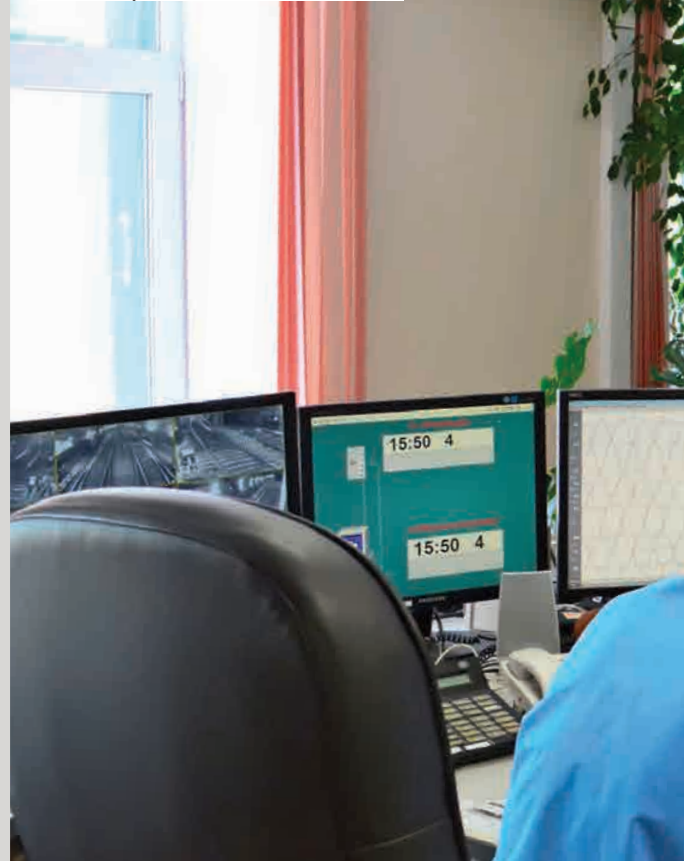
У вас есть предложения по повышению эффективности систем СЦБ в метрополитене?

— Планов по модернизации устройств СЦБ достаточно много. Метрополитену в этом году исполнилось 25 лет и, безусловно, оборудование устаревает. В будущем мы планируем перейти на бесперебойное питание взамен ПВ-60, на тональные рельсовые цепи вместо ДТ и на МПЦ.

Все это отражается в перспективных планах и зависит от финансирования. ■

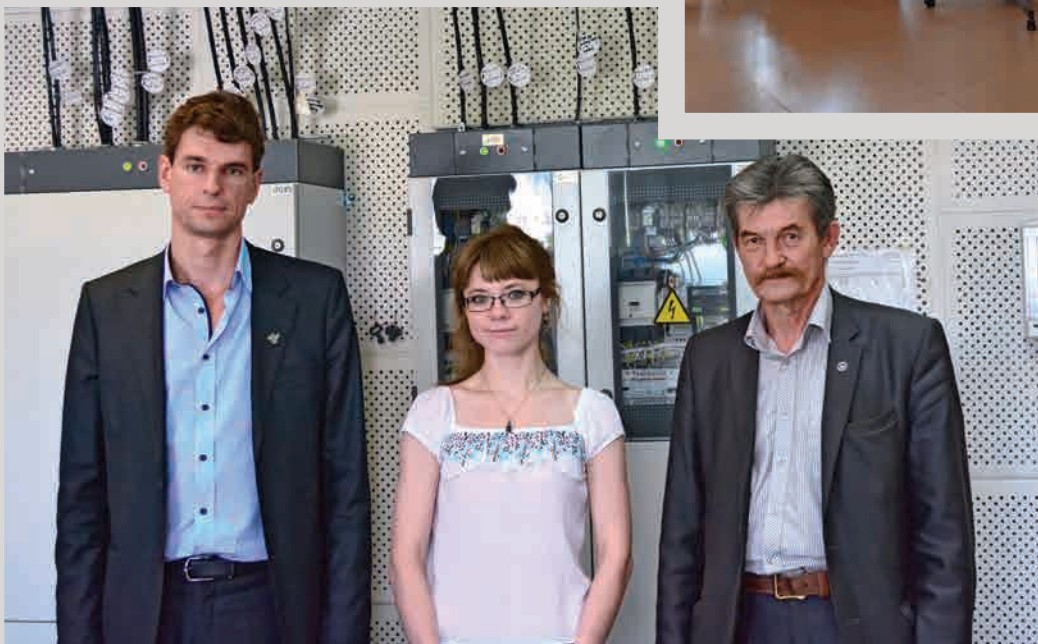
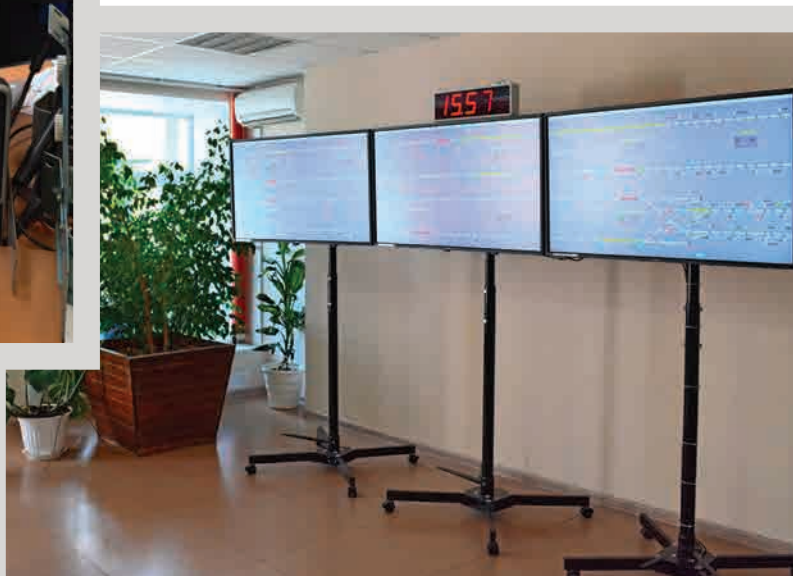
**Спасибо, Дмитрий Сергеевич
и Анвар Нагимович!**

Диспетчер поездной





В силовой ДЦ







Ключ от станции "Чкаловская"

Ключ от станции
"Площадь 1905 года"

Ключ от станции "Геологическая"

**Стенд входит в
постоянную экспозицию
Музея Екатеринбургского
метрополитена.**

**Здесь представлены образцы
материалов, использованных
при отделке станций ЕМУП.**

**Символические ключи вручены
городом для открытия
станций.**



В редакцию написал автор материала о мотивации труда начальник участка производства Бекасовской дистанции СЦБ Московской дирекции инфраструктуры **Михаил Расколов** в ответ на комментарий нашего специалиста относительно ранее опубликованной Михаилом статьи.

В продолжение темы о мотивации труда

Прочитал весьма любопытный отзыв эксперта НПЦ на мою статью «Мотивация труда» и решил развить тему дальше. Мне не совсем понятно, почему эксперт решил, что я приемлю только материальную мотивацию труда?

В представленной в прошлом номере статье рассмотрено, скорее, несовершенство премиальной системы в хозяйстве. Однако эксперт в своем отзыве подал неплохую идею: рассмотреть мотивацию труда по версии некоторых американских ученых — философов, которые выявили четыре ярко выраженные составляющие мотивации труда: деньги, личная выгода, личная убежденность и долг. Деньги как низшая, долг — как высшая степень мотивации.

Давайте разберемся, присутствуют ли эти четыре уровня мотивации в труде железнодорожника?

Низшую ступень — деньги мы рассмотрели в предыдущей статье. Перейдем к личной выгоде, убежденности и долгу.

Что может включать личная выгода работника ж.-д. транспорта? Бесплатный билет раз в год? Оклады по выходу на пенсию? Путевка в санаторий со скидкой? Сложно найти выгоду, которую невозможно компенсировать деньгами (вернулись к низшей ступени).

Другая составляющая: убежденность. Вспоминается Советский Союз, где всё было общее.

У работников была убежденность, что работали на благо страны, чтобы она развивалась, богатела. Существует ли в настоящее время убежденность у железнодорожников в необходимости их труда? Да, труд железнодорожника необходим. Кому необходим? Бизнесмену, который пользуется ж.-д. транспортом для перевозки своих грузов, для развития собственного бизнеса, а значит и для личного обогащения. Пожалуйста, дорогие граждане, платите, повезем и вас, и ваш груз. Опять вернулись к деньгам.

Долг... «Кто, если не я?» — иногда это единственный мотив подняться в любое время суток и идти делать свою работу в дождь, в мороз, в жару.

Порой, на чувстве долга и держится железная дорога.

Резюмируем

Всё-таки кроме денег есть ещё и чувство долга. Но это внутренняя мотивация работников. А хотелось бы, чтобы издавались более четкие нормативно-правовые акты, регламентирующие режим труда и отдыха работников, толковые положения о премировании, планировании работ.

Помимо этого, хочется какой-то уверенности в завтрашнем дне.



Мнение
независимого
эксперта
НПЦ "НовАТранс"

— Мысли, высказанные Михаилом Расколовым и одним из наших экспертов, абсолютно верные. Каждый человек по-своему видит развитие той или иной ситуации, и волен выбирать свой путь для решения назревшей проблемы. Но итог будет один и тот же, только

разными способами. В данном случае Михаил Расколов — умудренный опытом практик, а эксперт НПЦ «НовАТранс» — теоретик-ученый. Оба они видят одну и ту же проблему, только к ее решению подходят с разных позиций.





Один из активных пользователей группы «Учебные материалы по СЦБ» в социальной сети «ВКонтакте» **Андрей Макаров**, выложил снимок, где он вместе с другом сидят в кабине поезда. Заинтересовавшись, что делают молодые люди «за рулем», редакция журнала обратилась непосредственно к Андрею, который рассказал о том, как попал на железную дорогу и чего планирует достичь в будущем.

Управлять тепловозом — моя мечта!

— В школе одноклассники рассказали мне о том, что летом собираются работать на «железке». Сначала я предположил, что «железка» — это занятия на турниках. А потом расспросил у них об этом поподробнее и понял, что «железка» — это детская железная дорога.

Я был удивлен и заинтригован одновременно. Отправился туда с ребятами — они посещали занятия для будущих сотрудников детской железной дороги. Инструктор записал меня на обучение. Каждый раз на занятиях мы узнавали что-то новое и интересное. А летом началась практика. В первый год я попробовал себя в ролях проводника, стрелочника, ревизора и диктора.

На втором — освоил профессии ДСП и электромеханика СЦБ. Помогал инструктору по СЦБ Сергею Александровичу. Он учил нас паять, проверять стрелочные переводы. Словом, постигали все те основы профессии, которыми должен владеть настоящий электромеханик СЦБ.

В классе рассказывали теорию, а практиковались мы на действующих устройствах. На третьем году обучения я обучился на помощника машиниста: выучил регламент и строение тепловоза. И этим летом я работаю помощником машиниста.

В будущем собираюсь поступать в техникум и выучиться на машиниста, ведь управлять тепловозом — моя мечта.

Как проходит обучение:

— К 8:00 утра мы собираемся в кабинете. Записываемся на специальность: машинист, ДНЦ, ДСП, стрелочник, проводник. После этого идет планерка, где зачитывается перечень, кто где работает на сегодня. Затем расходимся по своим рабочим местам.



Детская ЖД, Оренбург

Справка:

Оренбургская детская железная дорога входит в состав Южно-Уральской железной дороги — филиала ОАО «РЖД». Строительство дороги началось 19 мая 1953 года на правом берегу реки Урал под руководством оренбургских железнодорожников. 26 июля 1953 года было открыто движение. Средством связи при движении поездов до 1966 года была электрожезловая система, на смену ей в 1968 году пришла автоблокировка и полуавтоблокировка. Протяженность: 5,8 км. В состав дороги входят 4 посадочные платформы: Комсомольская, Пионерская, Дубки, Кировская. Подвижной состав: два тепловоза ТУ10, 6 вагонов Камбарского машиностроительного завода.

В тему:

В Екатеринбурге ведется реконструкция детской железной дороги. Активное участие в мероприятии принимает ШЧ-5 Екатеринбург-Сортировочная дистанция СЦБ Свердловской ДИ.



Андрей Макаров за работой

В одном из номеров нашего журнала была напечатана статья «Индекс удовлетворенности трудом». Сегодня мы продолжим эту тему и попробуем помочь руководителям дистанций СЦБ в том, каким образом можно выяснить текущее состояние дел в этом вопросе в подведомственном коллективе. Тем более, что, по мнению некоторых работников, сложившаяся в настоящий момент атмосфера, в том числе и в хозяйстве автоматики и телемеханики, совсем не радует. Что же делать? Об этом и поговорим.

Удовлетворенность работников СЦБ трудом как индикатор социальной политики



**Сергей
Вдовин**

независимый
эксперт по СЦБ

Удовлетворенность трудом — один из показателей социального самочувствия работников предприятия. Она является основой социального самочувствия человека и — как следствие — влияет на удовлетворенность жизнью в целом.

Данные об удовлетворенности можно получить, например, методом опроса или анкетирования персонала. Оценка удовлетворенности работников дает важную информацию о том, чем довольны или недовольны сотрудники, и по каким направлениям следует совершенствовать систему стимулирования персонала.

Факторы, влияющие на удовлетворенность работников, не одинаковы для всех людей. Анкеты, посвященные оценке этого параметра, кроме того должны выявить и структуру внутренней мотивации работников. Рассмотрим одну из существующих методик применительно к дистанциям СЦБ. Факторы, влияющие на удовлетворенность работников (ШЦМ, ШН, ШНС, ШЧУ и др.) разделены на две группы: поддерживающие и мотивирующие. Поддерживающие факторы создают необходимые, но не исчерпывающие условия для высокой удовлетворенности работников. Мотивирующие факторы способны существенно увеличить их удовлетворенность.

И те, и другие факторы имеют определенное значение и влияние на общую оценку параметра, но степень этого влияния может различаться для разных сотрудников и профессиональных групп (рабочие, специалисты, руководители и так далее).

Рассмотрим подробнее.

1. Поддерживающие факторы:

- должностной оклад;
- льготы, социальный пакет;
- психологический климат;

- стиль управления руководителей;
 - охрана и условия труда;
 - оснащенность рабочего места;
 - режим труда и отдыха (график работы, выходные, отгулы и так далее);
 - самостоятельность в работе, полномочия;
 - корпоративные мероприятия, совместный отдых, спорт и другое;
 - информированность о ситуации в дистанции, планах руководства, перспективах развития;
 - участие в обсуждении и принятии управленческих решений;
 - престижность дистанции СЦБ, репутация;
 - корпоративная культура, правила и нормы поведения в дистанции, службе;
 - общая организация труда.
2. Мотивирующие факторы:
- возможность профессионального и личностного роста;
 - содержание самой работы, ее разнообразие, интересность;
 - переменная часть зарплаты, зависящая от результатов труда; возможность зарабатывать, а не получать;
 - признание со стороны руководителей и коллег (моральные поощрения, ценные подарки, призы, почетные звания и другое);
 - работа в команде, возможность общения и взаимодействия;
 - возможность продвижения по службе, карьерный рост;
 - атмосфера здоровой состязательности в коллективе.

С помощью этих факторов вы можете легко разработать анкету, в которой следует предложить сотрудникам сперва оценить важность каждого из

указанных факторов в баллах, например, от 0 (абсолютно неважно) до 10 (чрезвычайно важно). Затем полученные балльные оценки следует использовать для вычисления корректирующих коэффициентов, отражающих относительную важность или «долю» каждого фактора в общей удовлетворенности работника. Эти коэффициенты рассчитываются путем нормирования исходных оценок важности факторов и представляют собой набор чисел от 0 до 1, дающих в сумме 1.

Далее удовлетворенность работника по каждому фактору в отдельности оценивается по следующей шкале:

- абсолютно не удовлетворен 1 или 2;
- не удовлетворен 3 или 4;
- скорее не удовлетворен, чем удовлетворен 5 или 6;
- удовлетворен 7 или 8;
- весьма удовлетворен 9 или 10.

Чтобы учесть отношение сотрудника к каждому из этих факторов, полученные оценки удовлетворенности (от 1 до 10) умножаются на корректирующие коэффициенты и затем складываются. В результате получим индекс удовлетворенности работника. Описанная методика позволяет в одном исследовании получить два результата:

1) индексы удовлетворенности работников по категориям персонала и/или подразделениям дистанции СЦБ;

2) факторные оценки удовлетворенности работников по категориям персонала и/или подразделениям дистанции СЦБ.

Опрос сотрудников должен выполняться анонимно.

Большой интерес представляют факторные оценки, показывающие влияние отдельных факторов (как поддерживающих, так и мотивирующих) на удовлетворенность и настроение сотрудников.

По полученным данным необходимо провести обсуждение имеющейся ситуации и определить ключевые факторы, влияющие, например, на удержание и привлечение кадров, обеспечение стабильной и безаварийной работы дистанции.

С учетом ключевых факторов в дистанции в целом — а может и для каждой бригады (цеха)

— должна быть разработана комплексная программа материального и нематериального стимулирования производственного персонала, причем для каждой профессиональной группы: электромонтеров, электромехаников, старших электромехаников СЦБ и других.

Разработанная программа может включать, например, следующие направления преобразований:

1. реорганизация системы оплаты труда разных категорий сотрудников;
2. регулярное обучение и развитие работников;
3. улучшение условий труда;
4. разработка системы нематериальных поощрений;
5. совершенствование режима труда и отдыха электромехаников и старших электромехаников СЦБ;
6. ...
7. ...
8. разработка системы корпоративной вовлеченности работников.

Надеемся, что использование данной методики поможет вам исключить или, по крайней мере, снизить негативное влияние некоторых факторов на производственно-хозяйственную деятельность дистанции.

А в случае невозможности самостоятельно реализовать разработанную программу, вы всегда сможете обратиться за помощью в вышестоящую инстанцию.

Спасибо.

Использованная литература:

Статья Олега Кулагина «Методика оценки удовлетворенности персонала», журнал «HR-менеджер», № 1–2, 2009

Свое мнение по этому и другим вопросам и темам присылайте на почту: info@nprcat.ru

Добавляйтесь к нам в сообщество СЦБистов: <http://vk.com/novatrans>

Мы ждем вас!



СЦБисты блаженствуют

Мастерство СЦБиста



В конце июня железнодорожная общественность была несколько потрясена напечатанным в «Гудке» материалом о том, что СЦБисты за любой отказ будут платить из своего кармана. Мы так же не смогли оставить такую новость незамеченной. И обратились за разъяснением к главному инженеру службы АиТ Свердловской ДИ **Сергею Боровикову**, а попутно поговорили с ним о значимости профессии СЦБиста.

Последнее слово — за СЦБистом

Сергей Валерьевич, в «Гудке» был напечатан материал о том, что СЦБисты за любой отказ будут платить из своего кармана. Расскажите, пожалуйста, как вы относитесь к этому новшеству? И какие последствия видите в случае принятия такого решения?

— Это касается не только работников хозяйства Автоматики и телемеханики, но и любого работника ОАО «РЖД». Такая мера является неотъемлемым требованием современной экономики. Любая коммерческая организация нацелена, в первую очередь, на получение прибыли. Сейчас порядка 80% отказов происходит из-за невыполнения технологии производства работ. Поэтому первое, чем можно повлиять на человека с целью повышения его ответственности к производимой работе — это, безусловно, финансовая составляющая. Если раньше за подобные недочеты лишали премии, что тоже вызывало массу волнений и недовольств, то сейчас к этому начали относиться несколько с другой точки зрения. И каждая потеря, которая допускается в результате какого-то происшествия, будь то отказ или технологическое нарушение — они будут оцифровываться, и, так или иначе, компенсироваться за счет виновных.

Насколько это гуманно? Здесь трудно рассуждать. Но требования нынешней экономической ситуации таковы, что без этой меры не обойтись. И сейчас ее, вероятно, следует рассматривать, в первую очередь, как стимул для повышения ответственности каждого конкретного исполнителя при выполнении своей работы. Единственное, не следует перегибать палку при штрафовании невиновных за отказы. Но если человек виноват объективно, то тут, безусловно, придется платить рублем за некачественно сделанную им работу.

В недавнем прошлом СЦБисты по какой-то причине отделились от связистов. Возможно, это было не их инициативой, но факт остается фактом. Скажите, пожалуйста, правильное ли это было решение?

— Отделение СЦБистов (или специалистов, обслуживающих ж/д-автоматику и телемеханику) от связистов произошло в начале 2000-х годов. Это было взвешенное, обоснованное и правильное решение, поскольку техника связистов на тот момент начала развиваться в разы быстрее, чем техника СЦБ. Сейчас это очевидно. Если раньше была более или менее схожая схематехника, по крайней мере, сравнимая по техрешениям, то сейчас связисты опережают нас минимум на два-три поколения. Поэтому с учетом того, что связь приносила неплохие доходы, это позволило ей развиваться инновационным путем, дало толчок к дальнейшему

прогрессивному развитию. Сейчас мы видим, что у них стоит современная аппаратура, которая позволяет удовлетворять потребности любых клиентов по передаче информации, будь то голосовые или цифровые данные.

Как вы считаете, в чем заключается значимость профессии СЦБиста?

— Работник хозяйства Автоматики и телемеханики стоит на страже безопасности движения. Наша автоматика предназначена для исключения человеческого фактора, который может привести к самым тяжелым последствиям. Ведь человек несовершенен. Понятное дело, что в каких-то случаях несовершенна и техника. И, тем не менее, в ней заложены жесткие алгоритмы безопасного движения поездов, которые она нарушить не может. И если секция замкнута в маршруте, электрически стрелку уже не переведешь.

Почему сегодня факультет ЭТФ не слишком востребован, и государству приходится выделять большое количество бюджетных целевых мест, чтобы омолодить имеющийся в РЖД штат? Какие меры нужно предпринять, чтобы «раскрутить» профессию СЦБиста?

— Я бы не сказал, что он не востребован. При моем поступлении на ЭТФ в 2004 году, конкурс там был 6-8 человек на одно место. И чтобы туда поступить, нужно было приложить достаточно большие усилия. Я поступал по целевому направлению. Для меня это был некоторый карт-бланш, позволивший практически беспрепятственно быть зачисленным в ряды студентов.

Я считаю правильным, что государство выделяет большое количество бюджетных мест для технарей, ведь такая поддержка им необходима. Это возможность получить хорошее профессиональное образование за счет бюджетных средств, и в этом я недостатков не вижу. Теперь вузы выпускают большое количество экономистов и финансистов. Предложение превышает спрос на них на трудовом рынке. Возможно, именно поэтому факультеты, которые обучают таким специальностям, по большей части платные.

ЭТФ — в чистом виде техническая специальность. И сегодня в нашей стране как раз не хватает грамотных инженеров-специалистов. Электротехнический факультет позволяет готовить специалистов не только для ОАО «РЖД», но и для других технических ориентированных предприятий. Навскидку могу привести множество вариантов, куда могут пойти работать выпускники ЭТФ и, замечу, добьются хороших результатов. У меня есть примеры. Однокурсники, которые со мной учились, сейчас работают

в частных компаниях, зарабатывают приличные деньги. Как профессионалы и технари, и как руководители, они состоялись. Поэтому ни о какой неостребованности не может быть и речи. Тут идет специальная господдержка в плане подготовки инженерного корпуса, которого сейчас, повторяюсь, категорически не хватает.

Какие меры нужно предпринять? Необходимо повысить престиж профессии при помощи рекламы. Каждый раз при случае в рекламных проспектах, в выступлениях давать понимание будущим абитуриентам, что они — инженеры, техническое будущее страны. Перспективы трудоустройства широкие: ОАО «РЖД», промышленные предприятия, в частности компании-разработчики, проектировщики и много другое. Словом, там, где не хватает инженерных работников, точно так же может работать выпускник электротехнического факультета. Уровень его образования ничуть не ниже любого другого высшего образования. Мне самому довелось поработать в жизни не только в ОАО «РЖД», пока учился на ЭТФ. И, признаюсь, то, что мне дала база ЭТФ, пригодилось в жизни. Поэтому, чтобы раскрутить профессию СЦБиста, нужно грамотно подавать информацию о том, как готовят и чему учат на ЭТФ.

Как мотивировать нынешних сотрудников? Они не верят в нужность их профессии, так как их притесняют другие хозяйства. В чем преимущества вашей профессии? За что вы ее любите?

— Мотивация везде одна. Принципы ее везде едины. Первая основная часть мотивации для любого человека — это зона комфорта и защищенность. Она предоставляется двумя вещами: материальное стимулирование зарплаты и уверенность в завтрашнем дне. Уверенность в том, что тебя не выгонят, всегда будет работа, и ты будешь востребован. Средняя зарплата в ОАО «РЖД» по итогам шести месяцев 2016 года составляет 46 000–48 000 рублей. На СвЖД — 43 600 рублей. Могу сразу сказать, что зарплата у СЦБиста выше средней. Она практически соответствует верхней границе средней зарплаты по ОАО «РЖД». Поэтому говорить, что она малооплачиваемая и немотивированная с финансовой точки зрения — совсем не верно.

Понятно, что молодой специалист, выпускаясь из вуза, хочет зарабатывать по 200–300 тысяч, но, к сожалению, жизнь показывает, что это далеко не у каждого получается. И чтобы устроиться в другие фирмы, которым ты необходим как специалист, надо сначала подготовить базу. Без опыта работы добиться высокой оплаты труда непросто (почти невозможно). Поэтому — как стартовая площадка — эта профессия очень даже востребована.

Есть масса примеров, когда специалисты приходили работать в РЖД, год-два набирались определенного опыта и потом уходили в другие смежные предприятия (отчасти это фирмы-разработчики ж/д-техники). Тот опыт, который они приобретали, работая в РЖД, им существенно помог в будущем.

Что касается неверия действующих СЦБистов в нужность профессии — тут необходимо понимать, что притесняют на самом деле всех. Вообще, притеснение — неподходящее слово. Сейчас очень возрос уровень требовательности и ответственности к выполняемой работе. С учетом того, что денег в РЖД, как и во всей стране, ограниченное количество, на все желания их не хватает. В связи с этим возникает такой перекося, что административным ресурсом пытаются решить проблему, которая требует финансового вливания. Некоторые воспринимают это как притеснение. Но при грамотном подходе со стороны руководства все задачи решаются. Нас не притесняют, а заставляют работать, иногда достаточно жестко, но отчасти это веяние нашего

времени, потому что денег много не бывает. Есть перекося, в том числе, и в системе планирования, которую очень трудно исполнять.

Несколько слов о преимуществах профессии. Во-первых, мы являемся последним оплотом безопасности движения поездов. Можно проложить идеально ровный путь, привести команду движенцев, которые будут управлять по радиосвязи движением поездов. Но мы не получим той провозной, пропускной способности и того уровня безопасности, которые обеспечивают наши устройства СЦБ.

Во-вторых, электромеханику СЦБ приходится быть всегда на голову, а то и на две, более грамотным, чем любому представителю смежных профессий. СЦБист является таким звеном, которое соединяет практически все службы, и ему приходится заниматься урегулированием не только своих вопросов, но и решением смежных задач, давать свое экспертное заключение. Один из таких примеров — это отказы технических средств. Во всем, что касается инфраструктурного комплекса, управляет исследованием и оглашает окончательный вердикт по факту СЦБист, будь то простая занятость рельсовой цепи или непровод стрелки. Отсюда и требовательность к СЦБистам возрастает, поэтому их притесняют, как вы выразились. А по факту — требуют, чтобы СЦБист был контролером за работниками смежных профессий: за путейцами, энергетиками и движенцами.

Я люблю свою профессию. Хотя мне трудно сказать, за что можно любить то или иное. Наверно, за то, что могу видеть результат своей работы: поезда едут, безопасность обеспечивается...

Есть ли у вас какие-нибудь предложения, как повысить интерес к СЦБ?

— Необходимо пропагандировать работу СЦБистов, направление СЦБ в целом среди молодежи, чтобы формировалось понимание этой сферы. Объяснять, что не нужно бояться высоких требований к тебе, как к специалисту, как к человеку. Чем больше от тебя требуют, тем больше ты растешь в профессиональном плане. Даже сравнивая себя, какой я был молодой и зеленый с университета, и через 12 лет работы, — вижу, что это два разных человека.

Очень мало, кто сегодня говорит об СЦБистах. Как вы считаете, почему?

— Я бы с вами не согласился. О нас очень много упоминаний в СМИ. Сегодня де-факто системы СЦБ являются краеугольным камнем железных дорог. Сильно возросли требования к нашим системам и — следовательно — к специалистам, их обслуживающим. Когда вводятся в эксплуатацию вновь построенные участки железной дороги, работники хозяйства Автоматики и телемеханики ставят последнюю точку. Участок считается введенным в эксплуатацию тогда, когда запущена система СЦБ.

Вы в курсе, что СЦБистов называют ж/д-спецназом? Знаете, почему?

— Нас называют спецназом, потому что мы всегда готовы прийти на помощь. Если возникает отказ, то встают поезда. И первый, на кого возлагается надежда на восстановление нормального движения, это СЦБист. Он первым летит в горячую точку. Мы можем организовать практически все работы.

Спасибо, Сергей Валерьевич!





За разъяснением ситуации вокруг ужесточения материальной ответственности за отказы в хозяйстве АИТ мы обратились к заместителю начальника Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» (по кадрам и социальным вопросам) **Дмитрию Берсеневу**. Он рассказал об особой важности качественного обучения в условиях личной материальной ответственности за отказы в хозяйстве ЦШ.

Угроза потери заработка несоизмерима с возможными последствиями



**Дмитрий
Берснев**
заместитель
начальника
Центральной
дирекции
инфраструктуры
ОАО «РЖД»
(по кадрам и
социальным
вопросам)

Каким образом инновация, касающаяся введения материальной ответственности за отказы, соответствует ТК РФ «О материальной ответственности работников», ведь этот нюанс не прописан ни в каких нормативных документах?

— Поведаем вам голые факты. Материальная ответственность за отказы I, II категории в случае, если они явились следствием неисполнения (ненадлежащего исполнения) работником должностных обязанностей, применяется в порядке, установленном Трудовым кодексом Российской Федерации. Статьей 241 ТК РФ установлены пределы материальной ответственности: работник, с которым не заключен договор о полной материальной ответственности, несет ответственность в пределах своего месячного заработка. Материальная ответственность в полном размере может возлагаться в случаях, предусмотренных ТК РФ и иными федеральными законами.

В соответствии с пунктом 3 части 1 статьи 243 ТК РФ основанием для привлечения работника к полной материальной ответственности является умышленное причинение работодателю прямого действительного ущерба, то есть когда работник наносит ущерб сознательно и, совершая те или иные действия, знает о последствиях, к которым они приведут.

Для привлечения к материальной ответственности необходимо наличие причинно-следственной связи между умышленными действиями работника и наступившими последствиями.

Ограниченная материальная ответственность означает, что работник обязан возместить сумму, которая не превышает размера его средней

Но самое главное — культура безопасности, то есть осознание каждым работником степени ответственности за предпринимаемые действия и последствия, к которым они могут привести.

заработной платы за месяц, независимо от размера причиненного материального ущерба.

Чтобы взыскать ущерб с сотрудника, работодатель должен:

- провести инвентаризацию имущества и выявить утраченное или поврежденное имущество;
- назначить служебное расследование, сформировать соответствующую комиссию, установить причины утраты и повреждения имущества;
- истребовать у работника письменное объяснение;
- определить размер ущерба, исходя из фактических потерь по рыночным ценам на день возникновения ущерба, но не ниже стоимости имущества по данным бухучета (с учетом износа);
- если ущерб причинен несколькими работниками, необходимо определить степень вины и размер ответственности каждого работника.

Ущерб, причиненный работодателю, может быть взыскан как в судебном, так и досудебном порядке.

Если ущерб не превышает среднего месячного заработка работника, взыскание производится на основании распоряжения работодателя, которое может быть сделано не позднее одного месяца со

дня окончательного установления работодателем размера причиненного ущерба.

Работник, виновный в причинении ущерба, может добровольно возместить его полностью или частично. Если месячный срок истек или работник не согласен добровольно возместить ущерб, взыскание может осуществляться судом.

При этом возмещение ущерба производится независимо от привлечения работника к дисциплинарной, административной или уголовной ответственности.

Какая сейчас существует материальная ответственность за отказы I, II категорий вследствие неисполнения (или некачественного исполнения) электромеханиками своих должностных обязанностей?

— Наряду с уже обозначенными видами материальной ответственности за неисполнение или некачественное исполнение своих должностных обязанностей в соответствии с положением о премировании для электромехаников СЦБ может снижаться размер премии или премия может не выплачиваться вовсе. Степень вины и фактический размер премии не должны зависеть от количества задержанных поездов.

Руководителями предприятий должна даваться оценка действиям работника, сроку и качеству выполненных работ в соответствии с утвержденной технологией обслуживания устройств СЦБ. В то же время, если электромеханик допустил умышленно нарушения безопасности движения, которые привели или реально могли привести к утрате груза и гибели людей — в этом случае, как уже было отмечено, наступает материальная и уголовная ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Какие недостатки вы видите в существующей системе взыскания материальной ответственности работников за допущенные промахи?

— Со своей стороны могу сказать, что система материальной ответственности в целом эффективна и позволяет решать стоящие перед ней задачи. В ОАО «РЖД» с 01.01.2016 г. введена распоряжением ОАО «РЖД» от 06.08.2015 № 1998р «Методика оценки ущерба от инцидентов, вызывающих нарушения графика движения поездов», которая предусматривает возмещение ущерба, в том числе и сторонними организациями в рамках установления договорных отношений.

Но, хочется отметить, что основу выстраивания эффективного производственного процесса должна все-таки составлять грамотно составленная система мотивации персонала. Каждый сотрудник должен стремиться к повышению эффективности в своей работе, понимая, что чем результативнее его труд, тем выше его благосостояние. Если это есть, то применение инструментов демотивации в виде привлечения к материальной ответственности и не потребуется.

Довольны ли Вы работой специалистов по кадрам в хозяйствах ОАО «РЖД», в том числе и АиТ (Ш)?

— Я считаю, что социально-кадровый блок инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД» в целом достойно справляется с теми задачами, которые перед ним стоят. Работой руководителей и специалистов в целом я доволен. Но развиваться дальше, конечно, нужно.

Что касается непосредственно работников кадрового блока хозяйства автоматики и телемеханики, то они также работают достаточно эффективно. При проведении кадровых аудитов и целевых проверок в дистанциях СЦБ выявляется, пожалуй, наименьшее количество нарушений, чем в подразделениях других хозяйств. Но еще раз подчеркну: профессиональные компетенции работникам социально-кадрового блока необходимо развивать на системной основе.

Что вы хотели бы пожелать руководителям и рядовым сотрудникам хозяйства АиТ?

— Все мы знаем, что перед всеми работниками, независимо от статуса или принадлежности к отраслевому хозяйству, поставлена главная задача — повышение внутренней эффективности.

Лично я пожелал бы руководителям и эксплуатационному штату дистанций СЦБ: в производственном процессе строго следовать требованиям нормативных документов, не нарушать инструкции при обслуживании устройств СЦБ, особенно при устранении отказов.

Угроза потери части заработка несоизмерима с возможными последствиями, а в случае дачи ложного контроля — наступает уголовная ответственность. Руководителям хозяйства автоматики и телемеханики дополнительно хочу пожелать не подталкивать даже косвенно эксплуатационный штат к нарушениям должностных обязанностей в целях достижения положительных статистических данных.

Как вы относитесь к оптимизации численности персонала дирекции инфраструктуры, в том числе Ш?

— Оптимизация численности — звено в цепи целого ряда мероприятий по оптимизации производственного процесса, где на первом месте — усовершенствование технологической составляющей. Естественно, что в результате усовершенствования должны высвободиться ресурсы. Это прогрессивный путь развития.

Если оптимизация численности производится без улучшения технологической составляющей, это тоже путь развития, только экстенсивный, тупиковый.

Хочу отметить, что численность хозяйства автоматики и телемеханики практически не зависит от объема перевозимых грузов, так как в Правилах технической эксплуатации и инструкциях записаны требования к устройствам, которые направлены на обеспечение безопасности движения поездов. И они должны быть соблюдены.

Поэтому при рассмотрении программы повышения производительности труда мы, безусловно, это учитываем.

Кроме того, основной профессией в хозяйстве является электромеханик СЦБ, подготовка которого занимает не менее 5 лет: 4 года — железнодорожный техникум или колледж, 1 год — отработка полученных знаний на производстве. Квалифицированные работники всегда были в цене. И мы делаем все, чтобы их сохранить.

Вы многие годы проработали на Свердловской железной дороге. Какие впечатления сохранились у Вас от того периода?

— Могу сказать, что впечатления самые положительные. Свердловская железная дорога всегда занимала и занимает достойное место среди всех стальных магистралей России. И постоянное поступательное движение вперед не может вызывать никакие иные чувства кроме гордости.

Электромеханики зачастую поставлены в такое положение, когда им необходимо как можно быстрее выявить причину отказа и оперативно устранить его. И это правильно. Но мы неоднократно наблюдали случаи преступного нарушения электромеханиками безопасности движения путем создания ложной работы устройств и применения различного рода перемычек. На ваш взгляд, при создании новой системы материальной ответственности положение в данном вопросе может усугубиться?

— Электромеханики СЦБ должны устранять отказы в соответствии с регламентом, который утверждается на полигоне каждой железной дороги. В регламенте зафиксировано время, отведенное на устранение отказа. Конечно, технологическая напряженность, когда стоят поезда, накладывает свой отпечаток.

Поэтому важно, чтобы в хозяйстве автоматики и телемеханики, дистанциях СЦБ на должном уровне была организована работа по предупреждению появления отказов, а затем по их устранению.

В настоящее время в устройствах и системах ЖАТ внедряются диагностические средства,

позволяющие выявлять отклонения и в тоже время контролировать действия эксплуатационного штата.

В программах и планах технической учебы в дистанциях СЦБ закладываются темы, связанные с оперативным поиском причин отказов и действиями сотрудников в нестандартных ситуациях. Отработка практических приемов на макетах и тренажерах позволяет снизить риски необдуманных и преступных действий электромеханика СЦБ.

Но самое главное — культура безопасности, то есть осознание каждым работником степени ответственности за предпринимаемые действия и последствия, к которым они могут привести.

Для обеспечения задач, поставленных государством перед ОАО «РЖД», и, в частности, выполнение графика движения при безусловном обеспечении безопасности движения поездов выполняются две задачи: повышение квалификации персонала и техническая учеба. Как вы считаете, нет ли, на ваш взгляд, путей совершенствования и взаимодействия этих двух важнейших направлений?

— Безусловно, зоны развития есть всегда и в любой системе. Самое главное, чтобы все развивающие мероприятия имели реальную практическую пользу и не носили формального характера. Также очень важна преемственность учебных программ.

Профессиональная подготовка и повышение квалификации в образовательных организациях должны давать базовые знания, то есть закладывать основу профессиональных компетенций. Задача же технического обучения — точно и целенаправленно дать дополнительные специальные знания. Только при таком комплексном подходе мы можем получить необходимый результат.■

Спасибо, Дмитрий Васильевич!

Добавляйтесь в наше сообщество
<http://vk.com/novatrans>
Мы ждем вас!



Кадры решают все?



Марш

краснодипломников

Завершилась пора защиты дипломных проектов.

Пришло время рецессии.

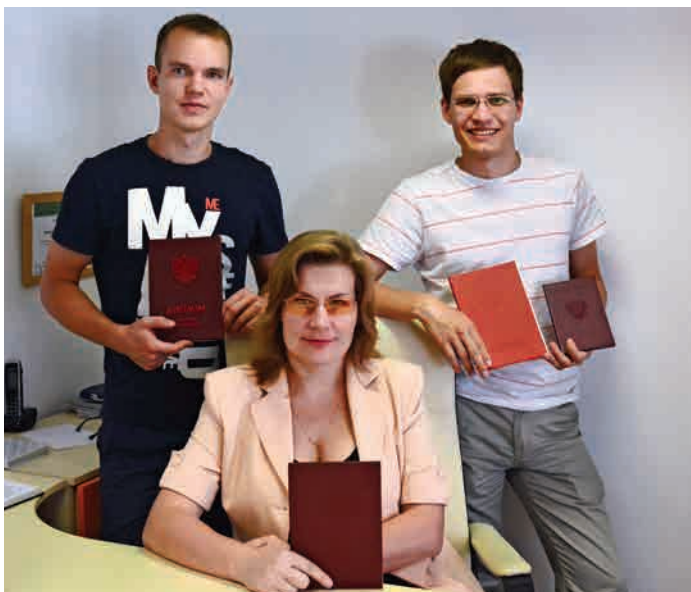
Инженер по наладке и испытаниям НПЦ "НовАТранс" Денис Рычков делится своими мыслями относительно того, кто такие сегодня — люди с красными дипломами, и почему наличие отличников — не показатель уровня образования современных молодых инженеров.

За последние годы система образования в Российской Федерации претерпела значительные изменения. И на сегодняшний день главной задачей преподавателей стало не «научить», а «научить учиться». Кроме того, направления дробятся, становятся узкоспециальными. Часы на изучение дисциплин в аудиториях университета сокращаются, а на самоизучение и самоподготовку — увеличиваются. Но все студенты разные: кто-то способен заставить себя заниматься, кто-то — нет. Именно поэтому уровень знаний с каждым годом падает. Кроме того — вводятся новые и новые дисциплины, связанные с безопасностью на железнодорожном транспорте. В связи с этим сокращается количество часов, отведенных на специализированные предметы, лабораторные и практические занятия. Подобный график обучения создает студентам трудности для своевременного допуска к экзаменам. Преподаватели идут навстречу, выделяя дополнительные занятия, жертвуя своим свободным временем. Это приводит к тому, что большинство студентов стремится не научиться и понять определенную тему, а сдать и закрыть очередную сессию.

В связи с сокращением часов на специализированные предметы уровень знаний современного специалиста, окончившего вуз с отличием, стал значительно ниже, чем у специалиста-краснодипломника, выпустившегося лет 10-15 назад.■

Независимый эксперт НПЦ «НовАТранс»:

— Выпускники вузов и университетов, приходя на производство, вынуждены констатировать низкий уровень индекса удовлетворенности своим трудом. Не надо думать, что все легко преодолевают вакуум практических знаний, многие просто разочаровываются в профессии, а некоторые «ломаются». Затраты на отвлечение эксплуатационного штата на занятия по технической учебе только по нашему хозяйству в целом по сети составляют не менее 70 миллионов рублей в год. На эти деньги многое можно сделать. А если взять потери РЖД, понесенные из-за отказов технических средств, то эта сумма приумножится значительно. Во многих развитых странах, в том числе и в России, знают, что если ранее результатом было получение знаний, то теперь результат образования — приобретение практических навыков, иначе говоря, компетенций. Итак, компетенция имеет три составляющие: знаю, умею применять полученные знания, обретаю практические навыки, т.е. достигаю результата деятельности.





Устоявшийся стереотип о российском обществе — коррупция во всех сферах нашей жизни и правит страной. О том, с чего все начинается и как с нею бороться, написано немало. В свою очередь, редакция попросила разобраться в этом вопросе начальника отдела психолого-педагогического сопровождения студентов, ФГБОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет» (Екатеринбург) **Наталью Ермаченко**, социолога отдела психолого-педагогического сопровождения студентов **Веру Гурьеву**, психолога отдела психолого-педагогического сопровождения студентов **Ольгу Зайцеву**.

«Тут плохому не научат»: о месте коррупции в педагогике

Отечественная система образования и рынок труда на современном этапе выдвигают особые требования к подготовке высокопрофессиональных, конкурентоспособных специалистов. Одним из важных направлений в подготовке таких специалистов выступает воспитательная работа в университете, которой в настоящее время придается особое значение. Воспитательная деятельность в Уральском государственном педагогическом университете включает ряд направлений работы. Наиболее актуальным из них на сегодняшний день выступает противодействие коррупции. Злободневность данного направления работы подтверждается определением отечественной образовательной системы, как одной из наиболее коррумпированных, после политической и медицинской.

Читаем новость на официальной страничке ОАО «РЖД» во «ВКонтакте»: «В Казани перед судом предстанут двое начальников поездных бригад ОАО «Федеральная пассажирская компания», которые обвиняются в мелком коммерческом подкупе (ч. 1 ст. 204.2 УК РФ) — передаче денег своему руководителю за общее покровительство, постановку на лучшие ж/д маршруты, освобождение от проверок и свободное формирование бригад».

Напомним, что коррупция — это дача или получение денежных средств, вознаграждение или же поощрение с получением личной выгоды. К коррупционным деяниям можно отнести дачу взятки, получение взятки, а также — посредничество во взяточничестве. Коррупционная ситуация в России нестабильна, что вызывает необходимость формирования у обучающихся негативного отношения к коррупции и коррупционным деяниям [2].

Описываемое нами направление воспитательной работы имеет нестабильный характер и может быть воспринято

обучающимися как с позитивной, так и негативной сторон. Необходимым является не только формирование негативного отношения к коррупции и коррупционным деяниям, но и изучение проблематики, истории коррупции, причин ее возникновения. Наиболее важным, по нашему мнению, является развитие представлений у обучающихся о мерах наказания за коррупционные деяния, важности последствий коррупционной деятельности.

В рамках данного направления воспитательной деятельности отделом психолого-педагогического сопровождения студентов УрГПУ разработана программа противодействия коррупции. Она направлена на систематизированное воздействие на студентов и работников. И новизна заключается в том, что современное молодое поколение имеет всевозможные доступы в интернет, а, следовательно, социальные сети. Нет ограничений по наполняемости информации социальных сетей, сайтов. Везде могут присутствовать пропаганда и призыв, как к коррупционной деятельности, так и к любым другим девиантным проявлениям общества. Цель программы — противодействовать коррупционным проявлениям и воспитать среди молодого поколения негативное отношение к коррупции и коррупционным деяниям.

В рамках программы противодействия коррупции наш отдел проводит мониторинг на выявление информированности студентов о коррупции и коррупционной ситуации в РФ, проводятся акции, направленные на привлечение студентов к противодействию пороку общества, также предлагается участие в конкурсах, направленных на противодействие коррупционных деяний. На протяжении учебного года проводятся семинары, лекции, которые направлены также на противодействие коррупции и ознакомление студентов о мерах наказания за коррупционные деяния. Для того чтобы определить наличие проблем в сфере противодействия коррупции, в первую очередь, мы провели мониторинг, направленный на выявление информированности обучающихся университета о коррупции и коррупционной ситуации в РФ.

В исследовании приняли участие 403 обучающихся, из них 115 обучающихся 1 курса, 125 обучающихся 2-го курса, 96

обучающихся 3-го курса, 65 обучающихся 4-го курса, 1 обучающийся — магистрант, 1 обучающийся — аспирант. Анкета для обучающихся содержала 17 вопросов, с помощью которых мы смогли определить уровень информированности обучающихся о коррупции и коррупционной ситуации в РФ.

Таким образом, были получены следующие результаты: обучающиеся хорошо знакомы с понятием коррупция и коррупционная деятельность, приводят примеры, имеют представления о понятиях, которые включены в коррупционную деятельность, мерах наказания за коррупционные деяния, органах, которые призваны бороться с коррупцией в России. Вместе с тем, есть невысокий процент обучающихся, которые путаются в видах коррупционных деяний, не могут привести примеры. Общее мнение студентов о коррупции — негативное. Особое внимание, по мнению обучающихся, необходимо обратить на коррупцию среди чиновников, государственных служащих и другие структуры, напрямую связанные с экономикой и политикой нашего государства. В образовательной среде коррупционные составляющие, по мнению обучающихся, практически отсутствуют.

Дать взятку готовы 29% респондентов. Необходимо отметить, что обучающиеся согласны дать взятку, только в случае если дело будет касаться жизни или здоровья близких для них людей, 69% резко отрицательно относятся к даче взятки, не готовы её давать, не хотят рисковать своей дальнейшей жизнью.

Принять взятку не готово большее число респондентов — 83,9%, 8,7% готовы. 91,1% не готовы быть посредниками во взяточничестве. При ответе на вопрос о предполагаемых действиях при наблюдении факта дачи взятки, обучающиеся дали следующие ответы: 40,9 % обратились бы в прокуратуру, полицию и правоохранительные органы, другие 41,2 % ничего бы не сделали, так как опасаются за себя и за последствия. 38,7% опрошенных обучающихся к коррупционным ситуациям отнесли «дополнительное платное консультирование».

Наиболее эффективные методы борьбы с коррупцией для обучающихся — это ужесточение наказания за коррупционное деяние — 74,9% и улучшение уровня жизни населения 63%. Борьба с коррупцией возможна, по мнению опрошенных, так считает 61,5% обучающихся.

Подводя итог, можно отметить, что мнение обучающихся о коррупции и коррупционной деятельности сформировано негативное, обучающиеся опасаются дачи/получения взяток, борьба с коррупцией, по их мнению, возможна, только в случае избавления от коррупции во всех сферах деятельности. По мнению обучающихся, для улучшения коррупционной ситуации в РФ необходимо ужесточить наказание за коррупционные деяния, улучшить жизнь населения (поднять заработную плату).

Следующим блоком работы в воспитании негативного отношения к коррупционной деятельности стало творческое направление, проведение ежеквартальных акций, направленных на формирование негативного отношения к коррупционным деяниям. Также в университете был организован конкурс социальной рекламы, целью и задачами которого были:

- формирование антикоррупционного сознания в молодежной среде посредством социальной рекламы;
- вовлечение молодежи в сферу социального творчества, нравственного, гражданского и патриотического воспитания;
- создание социальной рекламы как средства противодействия коррупции.

Под воспитательной работой понимается внеучебная деятельность, направленная на организацию досуга студентов и обучающихся, целью которой является формирование у обучающихся профессиональных навыков и компетенций, реализацию их интеллектуального, морального потенциала [1]. Процесс воспитания должен быть нацелен на комплексное развитие и формирование как учебно-профессиональных знаний, умений и навыков, так и таких личностных компетенций, как духовность, нравственность, патриотизм, организованность, ответственность, инициативность, дисциплинированность, креативность и других социально значимых компетенций для дальнейшего профессионального развития.

Обучающиеся создавали плакаты в формате А4 с социальной рекламой, в которых высказывали свое отношение к коррупции, призывали не совершать тех поступков, которые могут повлечь за собой негативные последствия. В конкурсе приняли участие 110 человек, из числа обучающихся ВУЗов, ССУЗов, школ городов: Екатеринбург, Алапаевска, Нижнего Тагила, Краснотурьинска, Первоуральска, Тавды, Кировграда, поселка Бобровский. На конкурс было представлено 118 работ.

Важно отметить, что большинство из них были нарисованы от руки. Работы призывали не брать взятки, не давать взятки, не заниматься коррупционными деяниями. По работам студентов и школьников видно, что они заинтересованы в данном направлении и хотят противодействовать коррупции.

Таким образом, можно сказать, что посредством творческого взаимодействия со студентами сформируется негативное отношение к коррупции и коррупционным деяниям.

Безусловно, базовое отрицательное отношение к коррупционной деятельности формируется в семье, задача образовательных организаций заключается в поддержке негативного отношения к таким деяниям.

В воспитательной работе должны использоваться различные методы взаимодействия с обучающимися, так как только разнообразные и комплексные подходы могут эффективно влиять на воспитание профессиональных и личностных компетенций, а также осознание обучающимися того, что получение качественного образования возможно без обращения к коррупционной деятельности. ■

Список использованной литературы:

1. Гришаев О.В., Щербакова М.В. Электронный журнал об образовании «Аккредитация в образовании» «Профессиональная роль куратора» [Электронный ресурс]. URL: http://www.akvobr.ru/professionalnaja_rol_kuratora.html
2. Консультант Плюс: Федеральный закон от 25.12.2008 N 273-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «О противодействии коррупции» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82959/

Утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2015 года №2920р.

Бывая на линии почти каждый день, убеждаешься, что не только электромеханики и старшие электромеханики, но и руководители дистанций СЦБ, как правило, не владеют вопросами формирования, хранения и использования материально-технических ресурсов в хозяйстве автоматики и телемеханики.

Например, зайдя в релейное помещение на посту ЭЦ и подойдя к запасу реле, релейных блоков, трансформаторов и так далее, которые хранятся здесь же на стеллажах, вы можете прочитать на листе, в котором приведен перечень этого запаса, заголовок примерно следующего содержания: «Перечень АВЗ на станции...». Чтобы устранить этот пробел в знаниях, мы публикуем выдержку из представленного выше Положения.

Положение о системе ведения хозяйства АиТ

4.8. Планирование запасов материальных ресурсов

Виды запасов материально-технических ресурсов

4.8.1. В хозяйстве автоматики и телемеханики для материально-технического обеспечения ТО и Р, а также для выполнения аварийно-восстановительных работ устройств (систем) ЖАТ формируются запасы и оборотные фонды материалов, запасных частей и оборудования, которые подразделяются на :

1. Текущий запас — запас материалов и запасных частей, предназначенный для поддержания исправного и работоспособного состояния устройств (систем) ЖАТ при выполнении работ по техническому обслуживанию, и для восстановления исправного и работоспособного состояния устройств (систем) ЖАТ при ремонте.

2. АВЗ — запас материалов, запасных частей и оборудования, предназначенный для выполнения аварийно-восстановительных работ при ликвидации последствий стихийных бедствий, чрезвычайных ситуаций, крушений, аварий, вызвавших повреждение устройств ЖАТ.

3. Технологический оборотный фонд (ТОФ) — набор съемных комплектующих изделий, аппаратуры и отдельных видов оборудования ЖАТ, необходимых для обеспечения выполнения работ по ТО и Р вне места эксплуатации, связанных с временным выводом элементов систем ЖАТ из эксплуатации. ТОФ является частью основного средства ЖАТ.

Порядок планирования, формирования, хранения и учет ТОФ, АВЗ, запасов МТР

4.8.2. Текущий запас материалов и запасных частей ежегодно формируется в дистанциях СЦБ по всей номенклатуре по расчету, согласно норм расхода материалов и норм расхода запасных частей на ТО и Р устройств (систем) ЖАТ, находящихся на балансе дистанции.

На основании расчетов дистанция СЦБ представляет в службу Ш годовую заявку на поставку материалов и запасных частей с разбивкой по периодам, которая обеспечивается в пределах выделенного лимита финансирования. Обобщенные заявки дистанций СЦБ служба Ш представляет в региональную дирекцию инфраструктуры для исполнения.

Ответственным за получение, хранение и использование по назначению текущего запаса является начальник дистанции СЦБ.

Текущий запас используется для выполнения ТО и Р устройств (систем) ЖАТ на линейных производственных и в ремонтно-технологическом участках дистанции СЦБ.

Ответственными за рациональное использование МТР текущего запаса являются начальники ЛПУ и РТУ и старшие электромеханики.

4.8.3. Формирование и содержание аварийно-восстановительного запаса материально-технических ресурсов (далее — АВЗ МТР) осуществляется в соответствии с [п.48: Инструктивные указания о порядке применения норм аварийно-восстановительного запаса материально-технических ресурсов по хозяйству АиТ ЦДИ — филиала ОАО "РЖД", утверждены распоряжением № 1014р от 20.04.2015г.] и Нормами запасов материально-технических ресурсов в натуральном и стоимостном выражении.

При новом строительстве, модернизации и реконструкции устройств (систем) ЖАТ укомплектование АВЗ МТР производится до ввода объектов в эксплуатацию и обеспечивается за счет затрат, определенных титулом стройки, по утверждаемым в ОАО «РЖД» нормативам.

АВЗ МТР формируется службами Ш региональных дирекций инфраструктуры согласно расчета в пределах выделенного лимита финансирования на планируемый период. Ответственным за его



содержание и сохранность является начальник дистанции СЦБ.

АВЗ МТР хранятся отдельно от других видов запаса на специально оборудованных площадках, в помещениях, приспособленных для погрузки, выгрузки и транспортировки, в местах, обеспечивающих их сохранность и исключающих доступ посторонних лиц.

Порядок и место размещения АВЗ МТР определяется службой Ш и утверждается ЦШ.

Оперативный учет использования АВЗ МТР осуществляется диспетчерским аппаратом дистанции СЦБ, ДИ ЦУСИ, ЦУСИ. При возникновении необходимости проведения аварийно-восстановительных работ в дистанции СЦБ согласование на использование АВЗ МТР дает начальник службы Ш; при использовании АВЗ МТР сетевого назначения, согласование на его использование дает начальник ЦШ. Контроль за состоянием АВЗ МТР в службах Ш осуществляет начальник региональной дирекции инфраструктуры.

Восполнение АВЗ в случае использования (изъятия) МТР в течение периода содержания производится в трехсуточный срок из производственного запаса. При отсутствии необходимой номенклатуры МТР в производственном запасе инициируется их закупка в установленном порядке. АВЗ поддерживается на расчетном уровне в соответствии с заданной нормой за счет средств основной деятельности в пределах выделенного лимита затрат, повторного использования МТР.

4.8.4. ТОФ формируются за счет закупок. При новом строительстве, модернизации и реконструкции объектов ЖАТ, формирование ТОФ производится до ввода объекта в эксплуатацию и обеспечивается за счет затрат, определенных титулом стройки по утверждаемым в ОАО «РЖД» нормативам.

Планирование учет и отчетность ТОФ в хозяйстве автоматики и телемеханики производится в соответствии с инструктивными указаниями о порядке применения технологического оборотного фонда в хозяйстве автоматики и телемеханики

Центральной дирекции инфраструктуры — филиала ОАО «РЖД», утверждаемыми распоряжением ОАО «РЖД».

ТОФ используется в ЛПУ и РТУ для технологического обеспечения выполнения работ по ТО и Р аппаратуры и отдельных видов оборудования вне места эксплуатации.

ТОФ хранится в специально отведенных помещениях РТУ и на объектах ЛПУ, оборудованных в соответствии с требованиями хранения технологического оборудования и обеспечения их сохранности.

Номенклатура, место размещения, порядок использования и учета ТОФ определяется приказом начальника дистанции СЦБ. Пересмотр состава ТОФ и фактические изменения комплектации производится при обновлении систем ЖАТ.

Срок действия ТОФ определяется назначенным сроком службы основного средства с учетом его продления. ■

Проверьте себя.

Есть ли на снимке выше отступление от нормативных требований?

а) нет;
б) есть (какие?).



Комната хранения приборов

Мастерство СЦБиста



Баранов А., Нугайбеков Р.
«Стратегия бизнес-прорыва. Развитие производственных систем»



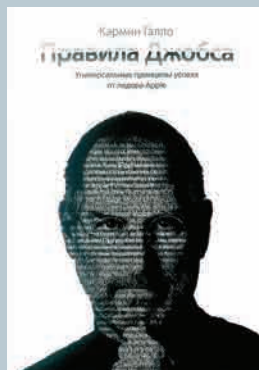
МАРИНА ЗУБОВА
помощник генерального
директора
НПЦ «НовАТранс»

Хотите, чтобы ваша команда работала успешнее? повысилась производительность труда? уровень удовлетворенности своей работой у сотрудников стабильно держался на высокой отметке?

В таком случае вам стоит прочитать эту книгу. Она предназначена именно для таких людей, которые стремятся сделать окружение вокруг себя динамичным и инновационным. Здесь речь пойдет о философии бережливого производства и Лин-менеджмента. В издании представлена теоретическая база нового менеджмента, описан опыт практической деятельности компаний, развивающих бизнес-процессы, инвестирующих в развитие сотрудников и выходящих в итоге на орбиту устойчивого роста.

ЦИТАТЫ ИЗ КНИГИ:

- ◆ Если представить компанию (или группу компаний) как самостоятельную и управляемую из единого центра бизнес-систему, то производство является ее функциональной подсистемой. Другими подсистемами того же уровня выступают маркетинг и продажи, а также инжиниринг, включающий всю деятельность по разработке продуктов компании. Подобным образом медики и биологи говорят о нервной системе, априори подразумевая, что она есть составная часть человеческого организма. Структура подсистем у компаний может различаться.
- ◆ Важным этапом в процессе построения эффективной производственной системы является диагностика ее текущего состояния с целью выявления резервов роста производительности. Для этого в рамках методологии Лин используется картирование потоков создания потребительской ценности. Данная методика позволяет увязать в простой и визуально сбалансированной форме материальный и информационный потоки, выделить ключевые потери в процессах.



Кармин Галло
Правила Джобса.
Универсальные
принципы успеха от
лидера Apple



**АНДРЕЙ
ИВАНОВ**
руководитель отдела
продвижения:

Тем, кто хочет развиваться раз-
нонаправленно, предлагаю эту
книгу к прочтению.

В ней представлены семь принципов, которыми характеризуется подход Стива Джобса к бизнесу и жизни: делайте то, что любите, оставьте след во вселенной, дайте импульс своему мозгу, продавайте мечты, а не продукты, скажите «нет» тысяче вещей, создайте безумно великий опыт, овладейте посланием.

Для того, чтобы четко сформулировать эти принципы, журналист (автор книги о Джобсе) долгое время наблюдал за работой «живой легенды», а также узнавал и анализировал мнения его коллег. Получилось полезное сочинение. Читается легко, заставляет задуматься о многом. В частности, об изменении жизненных позиций и пересмотре человеческих ценностей. А как бы поступил Джобс в моей ситуации?

ЦИТАТЫ ИЗ КНИГИ:

- ◆ Простота — это сложнее всего.
- ◆ У вас могут быть самые инновационные идеи в мире, но если вы не можете взволновать ими людей, ваши достижения не имеют значения.
- ◆ Широкий набор впечатлений расширяет наше понимание человеческого опыта.
- ◆ Инновация — это удивительный перекресток между чьим-то воображением и реальностью, в которой этот человек живет. Проблема в том, что у сотрудников многих компаний нет большого воображения, а их взгляд на реальность говорит им, что сделать то, что они воображают, невозможно.
- ◆ Сегодня дизайн — основа бизнеса.
- ◆ Джобс запустил инновацию в сфере розничной торговли именно потому, что смотрел дальше своих конкурентов.
- ◆ Идея сильно отличается от постановки задач. Постановка задач описывает, что вы делаете, а идея — как вы сделаете мир лучше.

**СВОИ ОТВЕТЫ,
РЕКОМЕНДАЦИИ И ВОПРОСЫ
МОЖЕТЕ ПРИСЫЛАТЬ НАМ НА
ПОЧТУ:
INFO@NPCAT.RU
С ПОМЕТОЙ «ПОЛЕЗНО
ЗНАТЬ».**

Вопросы и ответы



ВОПРОС:

После проведения ревизии по безопасности движения поездов был, естественно, оформлен соответствующий акт, в котором содержались такие строки:

ОТВЕТ:

ОБЪЯСНЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА ДИСТАНЦИИ СЦБ:

В соответствии с требованием пункта 2.5 «Методических указаний И-179-89. Заземляющие устройства сооружений электросвязи и постовых устройств централизации»

В постах ЭЦ, ГАЦ, постах и вышках маневровых районов оборудуют:

- защитное заземляющее устройство;
- два измерительных заземляющих устройства.

К защитному заземляющему устройству должны быть подключены:

- каркасы релейных стативов, секции табло и пульта манипулятора, пульта маневрового диспетчера;
- стенд для проверки блоков;
- металлические оболочки кабелей СЦБ и связи, элементы схем защиты, молниеотводы;
- кабельросты, кабельные шкафы, конструкции для прокладки кабелей в подполье;
- каркасы аппаратуры станционной связи;
- заземляющая проводка станционной и поездной радиосвязи...

Что и сделано на посту ЭЦ станции N.

ОБЪЯСНЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА РЕГИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА СВЯЗИ (РЦС):

К сожалению, мы допустили ошибку, допустив заземление устройств радиосвязи на самостоятельный контур заземления, так как все устройства, находящиеся на посту ЭЦ, должны быть заземлены на один общий контур заземления в соответствии с требованием пункта 2.5 «Методических указаний И-179-89. Заземляющие устройства сооружений электросвязи и постовых устройств централизации».

«Вследствие недостаточного контроля со стороны руководителей ШЧ и РЦС на посту ЭЦ станции «N» устройства СЦБ, связи и вычислительной техники заземлены на общий контур заземления, что недопустимо. И лишь устройства радиосвязи правильно заземлены на свой контур заземления»

Обязываю:

Начальникам дистанции СЦБ, регионального центра связи (РЦС) указанные недостатки устранить.

Представить письменное объяснение по допущенным нарушениям.

ВОПРОС:

а) что написал в своем объяснении начальник дистанции СЦБ (ШЧ)?

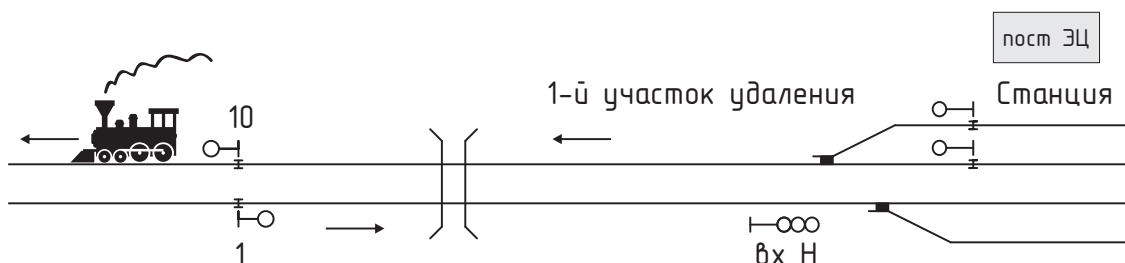
б) что написал в своем объяснении начальник регионального центра связи (РЦС)?



ВОПРОС:

На двухпутном перегоне, оборудованном числовой кодовой автоблокировкой на сигнальной точке № 10 производилась замена приборов. После чего временами (довольно часто) возникал странный отказ. После проследования хвостом поезда точки № 10 (то есть фактического освобождения поездом блок-участка) 1-ый участок удаления от станции остается занятым. Вопрос. Что же могло послужить причиной столь странного, на первый взгляд, отказа? Ваше мнение.

**ОТВЕТЫ НА
ВОПРОСЫ
БУДУТ
ОПУБЛИКОВАНЫ
В СЛЕДУЮЩЕМ
НОМЕРЕ**

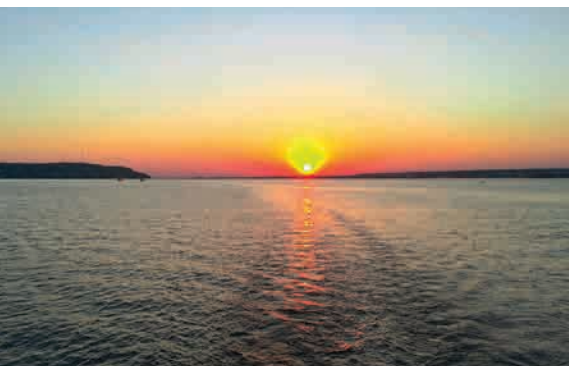




Лето — пора отпусков и путешествий. Все отдыхают по-разному: одни нежатся на пляже, другие исследуют красоты природы, третьи придерживаются списка достопримечательностей. И для того, чтобы вы не ломали голову, где и что в России посмотреть, редакция создала рубрику «Гид по городу». Мы будем рассказывать вам о тех местах, где побывали сами, советуя, что посмотреть и куда сходить в том или ином городе России.

Наши сотрудники поделятся своими впечатлениями от поездок.

Казань — кандидат на третью столицу



Казань...Ты манила нас... Мы собирались приехать сюда и осенью, и весной, и зимой, но все мешали какие-то обстоятельства. И вот летом (жарким для наших краев) 2016 года мы всё же собрались!

И могу с уверенностью сказать — лето — самое лучшее время для поездки в Казань. В это время года она вся играет красками днем и разноцветными огоньками ночью! А как замечательно прогуливаться теплыми вечерами: улицы города оживают, фонтаны подсвечиваются, толпы туристов смешиваются с местными, прогуливаясь по паркам и аллеям, плавая на лодках по озеру.

Я не буду много рассказывать о достопримечательностях которые мы посетили и увидели — это несложно найти самостоятельно. Лучше я поделюсь своими впечатлениями.

Мы приехали в воскресенье. Первый вопрос был — где все люди? Город пуст: машин нет, людей тоже. Ответ на этот вопрос дал нам таксист, который вез нас с вокзальной площади до гостиницы (а тем временем на термометре главного здания вокзала было +36°C): «Все разъехались по дачам и озерам, у нас в летние выходные никто в городе не остается». На мой взгляд — рай для интровертов. И вот, пролетая по историческому центру на такси, начинает казаться, что ты в Питере или за границей. Хочется разглядывать каждый дом, каждый балкон.

Во всем — архитектуре, дизайне помещений, одежде — чувствуется татарский колорит. Цвета, в которые окрашены здания, говорят о прекрасном вкусе татарского народа, есть у них что-то особенное, что-то свое.

Поэтому обязательно прогуляйтесь по историческому центру, по его улочкам и насладитесь архитектурой. Поверьте, пройти почти 20 км за день — доставит вам массу удовольствия!



Если же день выдаться жарким, то под вечерок можно отправиться на прогулку на теплоходе по матушке Волге, где на закате вы приятно охладитесь ветерком. Волга не может не впечатлить своими масштабами, своей гладью и уютными дачами вдоль берега. Наверняка захочется даже приобрести свой дачный уголок там...

Нельзя промолчать про Казанский Кремль и известную мечеть Кул-Шариф. Приятно бродить по Кремлю и представлять, как здесь же ходил Иван Грозный, оценивая своё завоевание. Эти мощные стены проводили много поколений, они, как старые мудрые деревья, повидали многое и хранят в себе разные тайны. Сама мечеть невероятно красива и, чем ближе подходишь к ней, тем она все сильнее привлекает внимание. Туристам разрешается зайти внутрь и даже подняться на третий этаж, полюбоваться представившимся видом с балкончика.

От Казанского Кремля следуют двухэтажные «Лондонские» автобусы с экскурсией по достопримечательностям города, выдаются наушники, чтобы прослушать экскурсию.

Еще одно место для обязательного посещения — это набережная реки Казанки. Там можно поиграть на фортепиано, почитать книжки в уличной библиотеке, поесть вареную кукурузу или взять на прокат двухместный велосипед или веломобиль. Специально выделенные дорожки для проката доставят вам максимум комфорта для поездки.

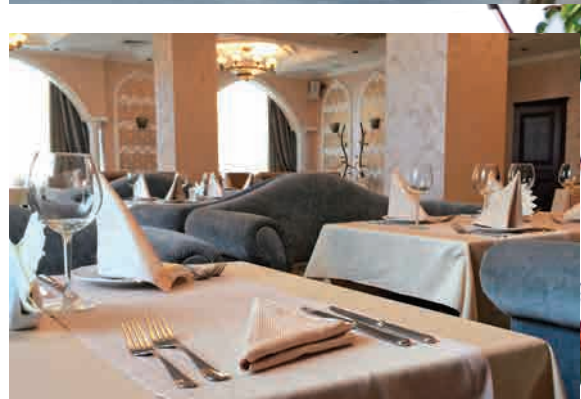
Напоследок процитирую известного французского писателя и литературного критика Анатolia Франса: «Иногда один день, проведенный в других местах, дает больше, чем десять лет жизни дома».

Да, дорогой читатель, не забывай отдыхать, отдыхать душой. Одно местечко я подсказала.

P.S. И не забудьте отведать блюда национальной кухни!

*Елена Кудряшова,
ведущий специалист отдела разработки НПЦ «НовАТранс»*

Если вы хотите поделиться своими советами и впечатлениями от поездок по городам России, то присылайте материалы на почту: info@nrcat.ru с пометой «в журнал».



Кадры решают все



Рафаил
Валиев

генеральный
директор НПЦ
«НовАТранс»

В один из аномально жарких на Урале августовских дней я собрал всех высоко-высоко, где отлично думается и работается (в самый высокий действующий небоскреб Екатеринбурга), чтобы рассказать, кто мы такие и к чему должны стремиться.

Торжественная встреча состоялась 17 августа. Тема моего выступления была сформулирована заранее: «Цели, замыслы и будущее компании». Я долго готовился к этой встрече, думал, философствовал, подбирал материалы, статистику и факты. Красивая обстановка, узорчатые кресла, изумительный вид из окна... согласитесь, когда такое в первый раз, это запоминается.

Я рассказал всем с самых азов, с чего начиналась компания, какие цели и задачи стояли ранее, что было сделано, и какая цель на сегодняшний день считается основной. Для некоторых моих коллег услышать историю компании было внове, ведь ее никто ранее не озвучивал вслух. Об этом как бы полагалось знать, но откуда? Как директор, я должен был расставить все точки над «и», выделить преимущества предприятия, показать динамику развития. И, конечно, объяснить всем в цифрах и фактах, что развитие компании полностью зависит от коллектива, от каждого составляющего ее сотрудника.

Компания — это множество людей, объединенных единой целью, следующие определенной корпоративной культуре, этике и выполняющие свои функции, которые идут на благо предприятию в целом и каждому сотруднику в отдельности. Каждый отдельный работник важен.

Итак, чтобы компания развивалась успешно, нужно иметь слаженно работающий штат сотрудников. Единую команду, работающую на результат, стремящуюся к одной цели и выполняющей те задачи, решение которых приведет всех нас к ЦЕЛИ.





Сотрудники НПЦ "НовАТранс"

1



3 БЦ "Высоцкий", Екатеринбург. Там, на последнем этаже к 2020 году будет располагаться офис компании НПЦ "НовАТранс"



Сотрудники "НовАТранса" выполняют практические задания

2



Спикер мероприятия — Рафаил Валиев

4

Подписка на журнал

Друзья!
Если Вас заинтересовал наш журнал, то Вы можете оформить на него **БЕСПЛАТНУЮ** подписку, указав свои ФИО, адрес электронной почты и номер мобильного телефона. Высылать информацию сюда с пометой «Подписка на печатную версию журнала» info@npcat.ru или звоните по телефону: (343) 287-13-32,

Полезно знать:

Заказать нашу продукцию Вы сможете любым удобным для Вас способом. Мы работаем также и через Яндекс-деньги для частных лиц.

Если Вас мучает вопрос, касающийся нашей тематики, то информируйте нас. Мы обязательно ответим Вам.

Мы рады получить от Вас обратную связь. Пишите нам!

Советы:

Если у вас есть идеи по улучшению нашего журнала, пожалуйста, сообщите об этом нам.

Если вы считаете, что в журнале не хватает конкретной рубрики, пишите нам. Некоторые пожелания мы уже учли.

Мнение:

Друзья! Нам очень важно Ваше мнение по содержанию нашего журнала. Будем рады советам и рекомендациям.

► **620075, Россия, Екатеринбург, ул. Кузнечная, 92, 6 этаж, оф. 613**

**тел.: +7(343) 287-13-32
ж/д телефон.: 0 (970 22) 4 6313**

npcat.ru

ТРАНСЖАТ:

ХОТИТЕ, ЧТОБЫ ВАШИ МЫСЛИ УСЛЫШАЛИ

НА ГРАНДИОЗНОМ И ОЖИДАЕМОМ МЕРОПРИЯТИИ СЕЗОНА — МЕЖДУНАРОДНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ **ТРАНСЖАТ-2016**, КОТОРАЯ СОСТОИТСЯ В ОКТЯБРЕ В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ?
ПИШИТЕ НАМ В РЕДАКЦИЮ:
MRUKAVICHNIKOVA@NPCAT.RU.

Мы в соцсетях:

vk.com/novatrans
facebook.com/npcat.ru
instagram.com/novatrans_ekb/
twitter.com/Nov_AT_rans
novatrans-ekb.livejournal.com



Переехали:

Мы переехали в новый и просторный офис. В связи с этим у нас изменились фактический и почтовый адреса:

620026, г. Екатеринбург, ул. Максима Горького, д.65, подъезд № 0, 4 эт.

► **Почта главного редактора: mrukavichnikova@npcat.ru**

Контакты:

Учредитель и издатель: ООО «НПЦ «НовАТранс». Адрес редакции: 620075, Россия, Екатеринбург, ул. Максима Горького, 65, 4 этаж; тел.: (343) 287-13-32
Концепция подготовки номера: Отдел рекламы и PR. Редактор: Рукавичникова М.Л. Подписано в печать 30.08.2016.
Любое воспроизведение материалов, полностью или частично, возможно только с письменного разрешения редакции.