

ПРОФСОЮЗ

Чаще общаться с коллективами



Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров (в центре) посетил ряд предприятий Омского железнодорожного узла

В трудовых коллективах необходимо усилить информационную работу. Такую задачу поставил перед профсоюзным активом Омского региона магистрали председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров во время рабочего визита в Прииртышье.

Руководитель отраслевого профсоюза и председатель дорпрофжел Николай Шашков встретились с представителями трудовых коллективов, осмотрели производственные и бытовые помещения поста электрической централизации станции Омск-Пассажирский, местной дистанции пути, восстановительного и пожарного поездов, цеха по ремонту и техническому обслуживанию локомотивов. В ходе общения с железнодорожниками Николай Никифоров рассказал о конкретной работе профсоюза в области безопасности движения поездов, улучшения условий производства и охраны труда, выдвижения со-

циальных инициатив для общероссийского голосования, ответил на вопросы тружеников.

Также председатель РОСПРОФЖЕЛ посетил Дом спорта «Локомотив» на станции Омск, реконструкция которого была завершена в прошлом году. Сегодня оздоровительный комплекс привлекает все большее внимание работников и ветеранов Омского региона магистрали, занимающихся физической культурой, ведущих здоровый образ жизни. Николай Никифоров подчеркнул необходимость подобных объектов для железнодорожников, повышения доступности массового спорта для тружеников отрасли.

Во время встречи с профсоюзным активом Омского региона Николай Никифоров уделит внимание основным вопросам деятельности профсоюза, напомнив о необходимости повышать уровень коммуникации профсоюзных работников.

Денис Толстой
Фото автора

ГОД ЭКОЛОГИИ

Эффективность перевода

В Год экологии в Омском регионе магистрали будет реализован ряд технических мероприятий, направленных на снижение воздействия объектов железнодорожного транспорта на окружающую среду.



Перевод котельной с мазута на газ позволит в 5 раз сократить выбросы в атмосферу

В рамках инвестпрограммы ОАО «РЖД» будут реконструированы очистные сооружения станции Омск-Пассажирский. Они обеспечивают очистку сточных вод с трех крупнейших промышленных предприятий Омского железнодорожного узла – эксплуатационного локомотивного, моторвагонного и пассажирского вагонного депо.

Также на станции Омск-Пассажирский планируется рекон-

струкция мазутной котельной с переводом ее на природный газ. Это позволит в 5 раз сократить выбросы загрязняющих веществ в окружающую среду.

В прошлом году в Омском регионе магистрали, благодаря использованию ресурсосберегающих технологий и обновлению технических средств, выбросы

вредных веществ в атмосферу от стационарных источников сокращены на 105,5 тонны, что вдвое больше запланированного годового объема. В рамках проведения экологических акций и субботников омские железнодорожники высадили почти 18 тыс. деревьев и кустарников.

Светлана Заносова

ТЕХСОВЕТ

Во всем должна быть конкретика

У трудового коллектива Новосибирского региона магистрали есть все возможности для успешной работы

Для того, чтобы добиться положительных результатов в 2017 году, руководителям всех уровней управления необходимо настойчиво требовать от возглавляемых ими коллективов полной реализации намеченных планов. Этот тезис неоднократно звучал на Технико-технологическом совете «Повышение эффективности взаимодействия при организации эксплуатационной работы в границах Новосибирского территориального управления».

Открывая техсовет, начальник железной дороги Анатолий Ретер призвал его участников к конструктивной работе:

– Никаких лозунгов, девизов, во всем должна быть конкретика. Каждый руководитель должен четко понимать, к какой цели его коллектив, его хозяйство в этом году движется, и что для достижения этой цели на каждом предприятии будет делаться.

Говорясь к техсовету, в Новосибирском регионе магистрали провели различные формы общения с трудовыми коллективами для того, чтобы максимально услышать от руководителей и специалистов все волнующие их вопросы.

– Мы старались все возникающие вопросы обобщить, на техсовет вынести именно те, которые действительно помогут улучшить ситуацию, – сказал заместитель начальника железной дороги по Новосибирскому территориальному управлению Георгий Манаков. – По всем «круглым столам» техсовета сформировано 216 вопросов.

Участники восьми «круглых столов» постарались выработать решения по всем намеченным направлениям. Так, в блоке эксплуатационной работы был вынесен ряд проблем, касающихся пропускных и провозных способностей инфраструктуры, предложения по повышению весовых норм, скоростей движения поездов, увеличения плеч обслуживания.

В блоке локомотивного комплекса рассматривали вопросы организации рабочего времени и отдыха локомотивных бригад и ПТОЛ Инская. Много внимания уделено взаимоотношениям с сервисными компаниями. Проблем, конечно, хватает, тем не менее, это не должно отражаться на результате.

– Во взаимодействии с сервисными компаниями мы сильно недорабатываем, а в итоге, в рейс уходят локомотивы, которые могут доставить много проблем, – заметил Анатолий Ретер. – В 2017 году ситуацию необходимо изменить, поднять качество ремонта тягового подвижного состава. Нужен новый, эффективный подход.

На этапе подготовки наибольшее количество вопросов поступило по линии Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры. Особенно остро они звучали по организации снегоборьбы, по содержанию, обслуживанию снегоуборочной



В ходе «круглых столов» были рассмотрены 216 вопросов и предложений, поступивших от трудовых коллективов Новосибирского региона магистрали

и путевой техники, а также устройств хозяйства автоматики и телемеханики, дирекции энергообеспечения. В обсуждении тем безопасности движения, охраны труда и экологии рассматривался 51 вопрос, в том числе они касались допуска на инфраструктуру подвижного состава, повышения роли приемщиков

«РЖД» целевых задач по безопасности движения поездов, охраны труда и экологии.

– Возможности и резервы для этого у коллектива Новосибирского региона имеются, – отметил, подводя итоги техсовета, Анатолий Ретер. – Однако имеются и проблемы.

В 2017 году необходимо поднять качество ремонта тягового подвижного состава, а для этого нужны новые, эффективные подходы

вагонов и локомотивов, уровня знаний работников и надежности технических средств. Приходится констатировать, что, как и в Омском регионе магистрали, актуальные проблемы по названной теме пока остаются. Они требуют своего безусловного решения в 2017 году, прежде всего, в направлении культуры безопасности движения.

Всего участники техсовета рассмотрели около 300 вопросов. От качества их решения будет зависеть в 2017 году выполнение плана погрузки, повышение производительности труда, выполнение основных качественных показателей. И, конечно же, обеспечение выполнения установленных руководством ОАО

Руководитель магистрали предложил к итоговому дорожному техсовету эти проблемы грамотно сформулировать и наметить мероприятия по их устранению.

Начальник железной дороги считает, что в целом получен хороший результат. Вместе с тем Анатолий Абрамович выразил беспокойство в отношении подхода к решению вопросов руководителями предприятий.

В завершение мероприятия состоялось торжественное вручение наград лучшим труженикам предприятий Новосибирского региона магистрали и ветеранам железнодорожникам.

Владимир Павлов

8 ФЕВРАЛЯ – ДЕНЬ РОССИЙСКОЙ НАУКИ

«Ученому или преподавателю нужно постоянно быть в поиске»



Наталья Пичкурова, кандидат технических наук, доцент Сибирского государственного университета путей сообщения

В свое время Наталья Пичкурова была одним из самых молодых ученых Новосибирска, в 25 лет защитив кандидатскую диссертацию, причем по сугубо «мужской» специальности – «железобетонные конструкции». Сегодня доцент Пичкурова читает лекции и ведет практические занятия со студентами Сибирского государственного университета путей сообщения по таким дисциплинам, как «Строительные конструкции и архитектура транспортных сооружений», «Железобетонные и каменные конструкции».

– Наталья Сергеевна, обычно в науку идут парни. Как получилось, что вы выбрали столь тернистый профессиональный путь?

– Я никогда не думала, что пойду в науку. В детстве, как и все девчонки, мечтала стать актрисой. Повзрослев, захотела попробовать свои силы в сфере связей с общественностью. Ближе к окончанию школы появились иные интересы – училась на тогда еще факультете довузовской подготовки Сибирского государственного университета путей сообщения. В итоге, стала инженером-строителем.



Один из символов Новосибирска – железнодорожный вокзал – построен с широким применением железобетонных конструкций

А с наукой?.. Так получилось. Меня пригласили обучаться в магистратуру – в то время это направление только зарождалось, дали руководить исследовательской работой небольшой группы студентов. Мы проводили испытания, выступали на конференциях, выигрвали грант. А потом я уже и не представляла себя вне научной деятельности.

Был у меня в жизни переломный момент, когда я задалась вопросом, а надо ли мне оставаться в науке и заниматься преподавательской деятельностью? Осталась. И ни разу не пожалела.

– Вероятно, вам уже не раз задавали вопрос о том, как железобетон появился в сфере ваших научных изысканий. Не буду оригинальным: почему?

– По-другому и быть не могло. Я училась в группе, закрепленной за кафедрой железобетонных конструкций, и руководителем у меня был с этой кафедры. – Вы по-прежнему ведете научные разработки или переключились на преподавательскую деятельность? – Да, я продолжаю заниматься темой кандидатской диссертации. Не так самоотверженно, как в годы обучения в аспирантуре, но все равно стараюсь уделять ей внимание.

– Чем конкретно занимаетесь? – Изучением возможностей для регулирования напряженно-деформированного состояния железобетонных конструкций.

– Простите за наивный вопрос, а разве железобетон деформируется? – Конечно, как и все материалы. При различных нагрузках в нем образуются трещины в растяну-

той зоне, которые могут снизить долговечность конструкций. С коллегами мы разработали методику, позволяющую уменьшать прогиб и ширину раскрытия трещин в железобетонных изгибаемых элементах, подтвердили ее экспериментально. Это значительно упрощает расчетный аппарат при проектировании конструкций, снижает расход стали, что особенно актуально в настоящее время.

– Я знаю на железной дороге только одно применение любимого вами материала – железобетонные шпалы. А есть ли у него будущее на стальных магистралях, в частности, при строительстве вокзалов, других железнодорожных объектов?

– Конечно, есть. Железобетон обладает рядом преимуществ по сравнению с металлом – высокой огнестойкостью, архитек-

турной выразительностью, долговечностью, а самое главное, он менее затратен.

Эти преимущества, кстати, оценили и первопроходцы строители Западно-Сибирской железной дороги. Вы знаете, например, что первое кирпичное промышленное здание в Новосибирске – паровозное дело, введенное в 1896 году, – было запроектировано с железобетонными перекрытиями? Конструкции железнодорожного вокзала Новосибирск-Главный, запущенного в эксплуатацию в 1939 году, тоже выполнены в железобетонном исполнении. И таких примеров на нашей магистрали – великое множество.

– Давайте переключимся с науки на образование. Трудно ли молодому преподавателю взять контроль над студенческой аудиторией? Посоветуйте, что для этого нужно?

– Сложно что-то советовать. Это постоянная работа, и не только для молодых преподавателей. Нужно постоянно быть в поиске, постоянно менять подход к подаче материала – в этом году лекции построены одним образом, в следующем году видишь, что их нужно выстраивать иначе. Это бесконечный процесс совершенствования.

И конечно, для молодого преподавателя немаловажно держать дисциплину в аудитории: нельзя давать слабину, иначе ничего хорошего не выйдет.

– По опыту знаю, что сдать зачет или экзамен молодому преподавателю бывает намного труднее, нежели увеленному сединами профессору. А вы строгий экзаменатор?

– Уже нет. Со временем поняла, что студентам сложно выучить весь материал. Гораздо важнее понимание сути предмета. Всегда разрешаю пользоваться нормативной литературой – сразу видно, ориентируется ли в ней студент или первый раз ее видит. Если нет понимания, то и говорить на экзамене или зачете не о чем.

Радуется, что студенты это чувствуют, иногда сами говорят, мол, мы сегодня к вам не придем, хотим подготовиться. А бывает и такое, что только на экзамене или при сдаче курсовой работы молодые люди начинают понимать, для чего нужны те или иные величины. И это тоже результат.

– Ваши любимые студенты, кто они – «любознательные мечтатели» или «нахрапистые работяги»? Какими, по-вашему, качествами должен обладать студент-железнодорожник? И много ли таких в Сибирском государственном университете путей сообщения?

– С большим уважением отношусь к «любознательным работягам». Мечтателями надо быть, иначе как определить свою цель в жизни. И работать «на все сто» надо – у нас в жизни нет волшебной палочки, которая бы все за нас сделала, а мы бы только на печи лежали.

Студенты – все хорошие, каждый их них личность, у всех есть цель в жизни. И преподавателям это надо понимать. Тогда будет и доверие, и хорошие результаты.

БЕСЕДОВАЛ
Максим Михайлов