



**Акт
контрольной проверки
организации обеспечения безопасности
движения поездов, проведенной комиссией
ЦРБ ОАО «РЖД»
на Западно-Сибирской железной дороге,
в период с 7 по 23 августа 2013 г.**

**г. Новосибирск
2013**

Организация профилактической работы	3
Дирекция управления движением	25
Хозяйство коммерческой работы в сфере грузовых перевозок	34
Перевозка опасных грузов	40
Западно-Сибирская дирекция тяги	44
Западно-Сибирская дирекция по ремонту тягового подвижного состава	52
Вагонное хозяйство	59
Хозяйство пути	69
Хозяйство автоматики и телемеханики	84
Хозяйство электрификации и электроснабжения	94
Западно-Сибирская дирекция по ремонту пути	102
Новосибирская дирекция связи	108
Дирекция моторвагонного подвижного состава	111
Региональная дирекция железнодорожных вокзалов	116
Дирекция пассажирских обустройств	121
Дирекция по ремонту и эксплуатации путевых машин (специальный самоходный подвижной состав)	126
Организация работы по предупреждению ЧС	131
Служба корпоративной информатизации	136
Заключение	144

Председателю региональной
оперативной комиссии –
начальнику Западно-Сибирской
железнодорожной дороги – филиала
ОАО «РЖД»

А.А.Регеру

В соответствии с планом работы Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» (далее – ЦРБ) в период с 7 по 23 июля 2013 г. на Западно-Сибирской железной дороге – филиале ОАО «РЖД» и расположенных в ее границах структурных подразделениях других филиалов ОАО «РЖД» проведена контрольная проверка организации обеспечения безопасности движения поездов, устранения недостатков, вскрытых при проведении технической ревизии комиссией ЦРБ в апреле 2012 года, а также хода реализации на железной дороге задач Стратегии гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р (далее – Стратегия).

Установлено, что на железной дороге проделана определенная работа по предупреждению нарушений безопасности движения, оздоровлению путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения и подвижного состава, а также по вовлечению руководителей подразделений в процесс перехода на новые методы работы в соответствии с требованиями Стратегии.

В 2012 году задание Программы внедрения технических средств, направленных на повышение уровня безопасности движения поездов, выполнено в полном объеме. Выполнено 39 мероприятий и обеспечено внедрение технических средств в количестве 334 единицы на сумму 237,563 млн. рублей.

Программой приведения объектов инфраструктуры к требованиям ПТЭ на 2013 год запланировано 147 мероприятий. По состоянию 1 августа 2013 г. выполнено 37% (54) от годового плана. Согласно установленным срокам до конца года остается выполнить еще 90 мероприятий.

В 2012 году железная дорога обеспечила выполнение основных параметров производственно-финансовой деятельности. Грузооборот к плану выполнен на 101,1%, погрузка – на 100,3%, производительность труда составила 101,8%. При этом за 7 месяцев 2013 года грузооборот к плану выполнен на 100,7%, погрузка – на 100,5%, производительность труда составила 100,3%.

За 12 месяцев 2012 года по вине функциональных филиалов ОАО «РЖД», расположенных в границах железной дороги, количество событий снижено на 12% (349/307). При этом допущен их рост на 52% с пассажирскими поездами (21/32). Удельное количество допущенных событий на 1 млн. поездо-километров в 2012 году составило 2,18 (307/140,9) против 2,50 (349/139,4) в 2011 году, снижение на 13%.

На 2012 год был установлен прогнозный уровень обеспечения гарантированной безопасности движения поездов 301 событие. Мониторинг выполнения целевых показателей по безопасности движения (в абсолютных цифрах) показал, что поставленные целевые задачи в целом были выполнены. Но несмотря на это, количественные целевые показатели уменьшения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, установленные приказом начальника железной дороги от 3 февраля 2012 г. № 3-СИБ/25 для дирекций, служб, структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» (прогноз/факт) не выполнены в службе пути Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (рост на 25%, (10/8)), службе автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (1/1), службе электрификации и электроснабжения Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (рост на 9%, (12/11)), Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (рост на 51%, (235/156)).

За 7 месяцев 2013 года по виновности структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», расположенных в границах железной дороги, допущено 139 событий. В том числе 1 сход в грузовом поезде, 17 событий с пассажирскими поездами. За аналогичный период 2012 года допущено 156 событий, в том числе 15 с пассажирскими поездами. В то же время, абсолютное количество событий снижено на 11%. Относительное количество событий к выполненному поездообороту составило 1,728 на 1 млн. поездо-километров. За 7 месяцев 2012 года – 1,931. В процентном соотношении снижение относительного количества событий составило 10,5%.

Рост абсолютного количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, по отношению к 2012 году среди структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» допущен в службе электрификации и электроснабжения Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (6/7), в дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (0/1). Прогнозируемый на 2013 год целевой показатель абсолютного количества событий по хозяйствам не выполнен (прогноз/факт): службой автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции

инфраструктуры (0/1), Западно-Сибирской дирекцией по ремонту тягового подвижного состава (88/123).

С начала 2013 года в границах РЦКУ уже допущены такие серьезные случаи нарушений безопасности движения, как 1 сход подвижного состава в грузовом поезде, 1 столкновение и 2 схода при производстве маневровой работы.

Однако эти данные нельзя считать достоверными.

В нарушение требований приказа Минтранса России от 25 декабря 2006 г. № 163 и распоряжения МПС СССР от 20 апреля 1995 г. № Г-5218у не учтены событиями 3 случая нарушения безопасности движения и 1 инцидент с опасными грузами:

случай задержки более часа поезда № 3205 с электровозом ВЛ10У № 666, машинист ТЧЭ-15 Новокузнецк Дручка А.С., допущенный в сутках 24 июля 2013 г. на перегоне Терентьевская – Ускат Кузбасского региона;

случай задержки более часа поезда № 5105 с автомотрисой АДМ-1 № 912, машинист ЭЧ-8 Инская Тропин С.И., допущенный в сутках 3 апреля 2013 г. на перегоне Крахаль – Инская Новосибирского региона;

на закрытом с 7 августа 2013 г. перегоне Юность – Сеятель первого главного пути выявлено не ограждение места производства работ при проведении реконструкции верхнего строения пути;

инцидент с опасным грузом, допущенный в сутках 18 февраля 2013 г., на станции Инская Новосибирского региона (течь жидких продуктов пиролиза по причине нарушения целостности котла цистерны № 73203812 принятой к перевозке на станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги).

Эти факты свидетельствуют о том, что руководители РЦКУ и расположенных в ее границах структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» не обеспечили выполнение требований постановления коллегии МПС России от 18 июня 2003 г. № 13, указания МПС России от 18 апреля 2003 г. № К-382у и распоряжений ОАО «РЖД» от 3 мая 2005 г. № 600р и от 29 мая 2006 г. № 1066р, а также пункта 5а протокола ОАО «РЖД» от 12 июля 2011 г. № АТ-56/пр в части своевременного и качественного расследования случаев нарушений безопасности движения и передачи информации о данных случаях в систему АС РБ.

Аналогично не наведен порядок и в учете отказов технических средств.

В нарушение требований пункта 35 Положения по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июля 2010 г. № 1493р, выявлено 10 фактов не принятия к учету отдельных случаев отказов технических средств, в том числе 1 отказ по причине сбоя работы МСУД, 1 отказ по причине нарушений нормативных требований локомотивной

бригадой, 7 отказов по нарушению работы устройств автоблокировки, 1 отказ по причине ложной занятости рельсовых цепей.

Руководителями РЦКУ и других филиалов ОАО «РЖД» проводится работа по реализации задач Стратегии. В службах и дирекциях, а также в структурных подразделениях других филиалов ОАО «РЖД» изданы соответствующие приказы и распоряжения по ее внедрению, определены ответственные руководители. Развернута работа по проведению факторного анализа нарушений безопасности движения, выявлению рисков возникновения случаев нарушений безопасности движения с разработкой корректирующих мер, направленных на предупреждение и минимизацию их возникновения.

В то же время комиссией ЦРБ установлено, что при внедрении задач Стратегии допускаются системные недостатки в организации выполнения требований нормативных документов ОАО «РЖД», изданных по данному вопросу. Проводимая в границах РЦКУ работа по реализации и внедрению ее методов и принципов носит эпизодический и бессистемный характер.

Руководители железной дороги при ежемесячных рассмотрениях вопросов состояния безопасности движения не рассматривают выполнение мероприятий по реализации Стратегии и организацию работы по применению документов и рекомендаций, направленных из ОАО «РЖД» на линию для их последующего применения в работе по обеспечению безопасности движения.

В настоящее время руководящая роль служб и дирекций, как владельцев производственных процессов в организации и продвижении новых методов и принципов менеджмента безопасности движения практически не видна. Созданные в дирекциях и службах рабочие группы во многих случаях состоят из необученных специалистов, их деятельность не организована, проводимая работа руководителями служб и дирекций не контролируется, не направляется и не координируется.

На железной дороге и расположенных в ее границах структурных подразделениях и других филиалов ОАО «РЖД» не применяется стандарт СТО РЖД 02.038-2011 «Риск-менеджмент в организации обеспечения безопасности движения». Во всех проверенных филиалах, дирекциях и структурных подразделениях владельцами процессов не принимаются решения о выборе методологии и глубине анализа. Не принимаются во внимание природа и уровень опасностей риска. Не идентифицируются источники риска для безопасности движения, области воздействия, опасные ситуации, их причины и потенциальные последствия. Не производится оценка риска наступления события или отказа и, как следствие, не принимаются управленческие решения для снижения их количества.

Со стороны дирекций и служб до настоящего времени не налажена организационная и методологическая работа по совершенствованию порядка

применения стандартов группы СТО РЖД «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО РЖД» в части проведения в структурных подразделениях внутреннего технического аудита первого уровня. Во многих службах и дирекциях технический аудит первого уровня в 2013 году не проводился.

Не организовано внедрение в производственные процессы структурных подразделений группы стандартов СТО РЖД «Методы и инструменты улучшений», а также стандарта по качеству СТО 1.10.004 «Корректирующие и предупреждающие действия», о чем свидетельствуют недостатки и нарушения, выявленные в ходе контрольной проверки 2013 года.

Как следствие, аналогичная ситуация сложилась и на уровне структурных подразделений.

Большинство первых руководителей структурных подразделений не выстраивают полностью систему организации и контроля, тем самым грубо нарушая принцип системного подхода к выработке и реализации управленческих решений. Принимаемые решения, направляемые сразу всем исполнителям, зачастую носят безадресный и формальный характер, ход реализации ранее принятых управленческих решений, корректирующих и предупреждающих мер не рассматривается, должных выводов не делается.

Разработанные в службах и дирекциях мероприятия по устранению недостатков, выявленных при проведении технической ревизии комиссией ЦРБ в 2012 году, носят бессистемный и формальный характер. При этом и они не реализованы. В целом по хозяйствам не выполнено 15 пунктов мероприятий, в том числе: в службе вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (5), Западно-Сибирской дирекции тяги (3), Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава, Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути (по 2), Новосибирской дирекции связи, дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры, Западно-Сибирском территориальном центре фирменного обслуживания (по 1).

На железной дороге не организовано выполнение решений, принятых по результатам разбора технической ревизии организации обеспечения безопасности движения поездов, проведенной комиссией ЦРБ на Западно-Сибирской железной дороге в апреле 2012 года (протокол от 11 апреля 2012 г. № АТ- 28/пр).

В службе вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры для обеспечения стабильной работы основных сортировочных железнодорожных станций, на ПТО Алтайская и Инская норматив содержания осмотрщиков вагонов не соответствует решениям протокола ОАО «РЖД» от 12-26 января 2012 г. № ЦДИ-139/пр «Об укомплектовании численности осмотрщиков вагонов на ПТО сортировочных станций для выполнения технического обслуживания в установленное нормативное

время». Как следствие, списочная численность осмотрщиков вагонов на ПТО Инская и ПТО Алтайская не укомплектована до штатного расписания.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути в соответствии со штатным расписанием не укомплектованы вакантные должности руководителей и работников основных профессий ПМС. Наихудшее положение с укомплектованностью работников основных профессий сложилось в ПМС-216 и ПМС-20.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава не приняты меры по обеспечению прогнозного снижения уровня аварийности в 2012 году. Как следствие, по итогам работы 2012 года допущен рост событий на 51% (156/235), отказов 1 и 2 категории – на 3% (701/723), отказов 3 категории – на 87% (1070/1996).

В ходе контрольной проверки комиссией ЦРБ вскрыт ряд недостатков, которые негативно влияют на состояние обеспечения безопасности движения поездов в хозяйствах и дирекциях железной дороги. Выявлены недостатки по выполнению требований нормативных документов МПС России и ОАО «РЖД», направленных на обеспечение безопасности движения поездов.

Имеющийся на железной дороге приказ начальника Западно-Сибирской железной дороги от 4 октября 2010 г. № 394-Н «О мерах по улучшению организации работы ПТО грузовых и пассажирских поездов» не соответствует требованиям пункта 31 приложения № 5 ПТЭ в части проведения технического обслуживания вагонов на ближайшем ПТО после их подготовки на станциях формирования, не имеющих ПТО.

В приложении № 143 к приказу начальника железной дороги от 10 августа 2012 г. № 3-Сиб-488 «Об утверждении на Западно-Сибирской железной дороге – филиале ОАО «РЖД» положений и перечней к отдельным пунктам Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286» порядок применения специальных штампов поездных телефонограмм и штампов для регистрации диспетчерских приказов допускает использование распечатанных на ПВЭМ форм для вклеивания в журнал диспетчерских распоряжений, что является прямым нарушением пункта 7 Приложения № 10 к ИДП.

Не пересмотрен приказ «Об утверждении Положения по эксплуатации и техническому обслуживанию ССПС Западно-Сибирской железной дороги» от 16 сентября 2011 г. № 314-Н в связи с вводом в действие с 1 сентября 2012 г. ПТЭ, ИДП, ИСИ и Правил эксплуатации ССПС на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. № 2852р. Как следствие, организация и проведение контрольно-технического осмотра ССПС и СПС не соответствует требованиям данного распоряжения в части создания комиссий для проведения КТО и оформления актов.

Как следствие, при проведении КТО в нарушение требований пункта 15.3.2 Инструкции по эксплуатации тормозов № СПС ЦП-ЦТ-ЦВ-797 не проводится определение фактического обеспечения поезда тормозным нажатием путем применения экстренного торможения.

На железной дороге не пересмотрены регламенты взаимодействия между ДПМ и П, ДПМ и Ш, ДПМ и ТР, ДПМ и ДРП, ДПМ и НС в связи с вводом в действие с 1 сентября 2012 г. новых документов ПТЭ, ИДП, ИСИ и Правил эксплуатации ССПС на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. № 2852р.

В нарушение требований пункта 23 раздела IV ПТЭ пути станций Черепаново, Мундыбаш, Кондома, Мыски, Новокузнецк-Сортировочный и Новокузнецк-Северный не оборудованы устройствами централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов.

В нарушение требований пункта 10 приложения № 5 ПТЭ 110 вагонов, приписанных к эксплуатационным вагонным депо Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не оборудованы устройствами, обеспечивающими автоматическую идентификацию бортового номера.

В службе движения Западно-Сибирской дирекции управления движением по настоящее время не проведена работа по приведению технических устройств к требованиям ПТЭ. На железнодорожных станциях Бийск, Алтайская, Комбинатская, Карасук I и Инская не исключена двойная нумерация стрелок. На станциях Куендат, Сахалинка, Балагачево, Улу-Юл, Сайга, Санджик и Томск-Северный специализированные для приема пассажирских поездов пути не оборудованы устройствами АЛСН. Дополнительно выявлено 5 путей необщего пользования, не имеющих предохранительные устройства, и 8 стрелочных переводов, ведущих на пути отстоя вагонов с ВМ, не оборудованных замками Мелентьева.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 11 декабря 2008 г. № 21020 в Западно-Сибирской дирекции управления движением не определены станционные пути, выделенные для длительной (более 24 часов) стоянки поездов. В ходе проверки выявлены случаи «бросания» поездов на станциях Купино, Чебачий, Жатва, Мошково, Тогучин в нарушение требований пункта 33 приложения № 11 ИДП (на путях не изолированных от маршрутов следования поездов).

Не обеспечено выполнение требований Инструкции по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 августа 2012 г. № 1704р, в части определения мест соединения и разъединения поездов с учетом благоприятных профильных условий.

Автоматизированная система управления сортировочной станцией Алтайская не приведена в соответствие с Классификатором особых отметок, выдаваемых в сортировочных листах для определения условий роспуска, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 6 марта 2013 г. № 588р. Так, отметка «НГБ» в сортировочных листах, указывающая о наличии груза 3 верхней, 4-6 нижней и боковой негабаритности, проставляется на любой негабаритный груз, что исключает контроль за обеспечением безопасности движения при роспуске вагонов с горки.

В хозяйстве коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Западно-Сибирской дирекции управления движением нарушаются требования Инструкции по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту и метрологическому обеспечению средств измерения массы грузов, перевозимых железнодорожным транспортом Российской Федерации, утвержденной МПС России от 28 ноября 2002 г. № ЦМ-921, в части технического содержания железнодорожных вагонных весов. Как следствие, запрещено взвешивание на станции Томск II из-за наличия сверхнормативных зазоров между весовыми и примыкающими рельсами.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 6 июня 2011 г. № 374 в Западно-Сибирском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания не назначены ответственные за внесение изменений и дополнений в электронную базу данных нормативных документов в том числе в Правила перевозок грузов, Технические условия размещения и крепления грузов вагонов и контейнерах.

В Западно-Сибирской дирекции тяги в нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 26 июля 2013 г. № 3244/А в эксплуатационных локомотивных депо Тайга, Топки, Белово и Новокузнецк в установленные сроки не проведены проверки соответствия скоростей, экспортированных в систему КЛУБ-У и максимально допустимых на участках обращения локомотивов, установленных приказом начальника железной дороги от 4 апреля 2011 г. № 98/Н. Во всех вышеперечисленных депо выявлены участки, на которых при следовании пассажирских и грузовых поездов на локомотивах, оборудованных системой безопасности КЛУБ-У, имеется возможность при включенной электронной карте следовать со скоростью более установленной приказом по железной дороге.

В нарушение требований пункта 96 приложения № 6 ПТЭ в эксплуатационном локомотивном депо Топки у работников локомотивных бригад в служебных формулярах отсутствует отметка о прохождении проверки знаний норм и правил, установленных настоящими ПТЭ.

В нарушение требований пункта 1 приложения № 5 ПТЭ и требований распоряжения ОАО «РЖД» от 17 января 2005 г. № 3р, допускается эксплуатация локомотивов с перепробегами от плановых видов ремонта.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава не выполнено требование распоряжения ОАО «РЖД» от 31 марта 2011 г. № 676р в части внесения изменений в регламент взаимодействия между Западно-Сибирской дирекцией тяги и Западно-Сибирской дирекцией по ремонту тягового подвижного состава, а также между эксплуатационными и ремонтными локомотивными депо по передаче ответственности за ведение рекламационной работы.

В нарушение требований пункта 1 приложения № 5 ПТЭ допускаются случаи несвоевременного прохождения планово-предупредительных видов ремонта локомотивов и содержания их в исправном техническом состоянии. За 7 месяцев 2013 года поставлено тепловозов с перепробегом на техническое обслуживание ТО-3 178,5 секций (7,9% от всех постановок), на текущий ремонт ТР-1 23 секции (8,1% от всех постановок). На текущий ремонт ТР-1 электровозов поставлено с перепробегом 176 секций, что составляет 5,9% от всех постановок.

В нарушение требований пункта 4 Положения о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 17 января 2005 г. № 3р, не организована работа по приведению простоя локомотивов на плановых видах технического обслуживания и текущего ремонта локомотивов к установленным нормам. За 7 месяцев 2013 года средний простой тепловозов по Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава составил ТР-3 6,7 суток (при плане 6,0), ТР-2 – 5,4 суток (при плане 3,4), ТР-1 – 35 часов (при плане 31,0), ТО-3 – 21,9 часа (при плане 13,2). Средний простой электровозов за 7 месяцев 2013 года составил ТР-3 7,3 суток (при плане 6,0), ТР-2 – 2,14 суток (при плане 3,38), ТР-1 – 27,8 часа (при норме 27,3).

В нарушение требований пункта 6.1 руководящего документа № ЦТтех-36/5 «Неразрушающий контроль деталей и узлов локомотивов и моторвагонного подвижного состава», Правил сертификации персонала по неразрушающему контролю технических объектов железнодорожного транспорта № ПР 32.113-98 ответственными за неразрушающий контроль (НК) назначаются работники, не сертифицированные на второй уровень (ТЧР Барнаул и Инская).

Руководителями Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры, руководителями службы вагонного хозяйства, заместителями начальника железной дороги (по территориальному управлению) не организовано устранение нарушений, выявленных при технической ревизии комиссией ЦРБ в

2012 года, как следствие, при контрольной проверке комиссией ЦРБ в 2013 году нарушения повторились. Не выполнены требования протокола ОАО «РЖД» от 19 августа 2008 г. № АТ-11пр, во всех вагонных эксплуатационных депо выявлены случаи выхода осмотрщиков вагонов к поездам с неукomплектованными сумками, без необходимого контрольно-измерительного инструмента.

По-прежнему нарушаются требования указания МПС России от 8 августа 2003 г. № П-836у в части осуществления 100% входного контроля новых запасных частей, деталей и узлов вагонов, поступающих с заводов и вагоноремонтных предприятий.

В нарушение требований пункта 2.18 руководства по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов № 717-ПКБ ЦВ-2009, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 26 ноября 2010 г. № 2425р, выверенные участки пути цехов текущего отцепочного ремонта содержатся с отступлениями по уровню более допустимых. По-прежнему при выпуске вагонов из текущего ремонта не проводится испытание действия пневматических тормозов по причине неисправности установок для их опробования.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 5 марта 2013 г. № 3667 в период проведения месячника «По подготовке тормозного оборудования пассажирских поездов» на базе Западно-Сибирского филиала ОАО «ФПК» вместо тормозной конференции с участием представителей локомотивного и вагонного комплекса было проведено подведение промежуточных итогов месячника. В нарушение требований разработанного графика заместители начальника службы вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Тырышкин А.И. и Дмитриенко Н.Н. не провели комплексные проверки пассажирских поездов по отправлению со станций формирования в части качества подготовки автотормозного оборудования вагонов.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 11 февраля 2013 г. № 3/906 в период «особого режима работы» по снижению рисков изломов боковых рам и обрывов автосцепных устройств при низких температурах зимнего периода руководителями Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и службы вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не проводились совместные с работниками локомотивного хозяйства проверки соблюдения технологии обслуживания автотормозов, автосцепных устройств и тележек вагонов в поездах при их подготовке в рейс. Заместителями начальника Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не было проверено ни одного линейного участка эксплуатационных вагонных депо в части соблюдения технологической дисциплины, укомплектованности

смен и обеспеченности запасными частями с разбором в сменах результатов проведенных проверок.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 7 ноября 2010 г. № 1983 на Западно-Сибирской железной дороге не исключены случаи отправления с пунктов подготовки и технического обслуживания поездов, имеющих в составе вагоны с выключенными воздухораспределителями.

В службе пути Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не обеспечено выполнение распоряжения ОАО «РЖД» от 27 декабря 2012 г. № 2714 «Об утверждении и вводе в действие Положения о системе неразрушающего контроля рельсов и эксплуатации средств рельсовой дефектоскопии в путевом хозяйстве железных дорог ОАО «РЖД», введенного в действие с 1 июля 2013 г. в части замены рельс как ОДР, имеющих сварной шов в зоне 3 метров от торца рельса.

Не выполняются требования Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2012 г. № 2791р, и Правил и технологии выполнения основных работ при текущем содержании пути утвержденных МПС России от 30 июня 1997 г. № ЦПТ-52, в части оснащенности линейных околотков набором типовых рельсовых вкладышей установленных размеров и инвентарных накладок с увеличенными болтовыми отверстиями.

На железной дороге не выполнены требования распоряжения ОАО «РЖД» от 8 декабря 2010 г. № 2537р в части изъятия из пути дефектных рельсов по коду 99к. На 1 августа 2013 г. в пути находилось контроленепригодных рельс 18,7 км нити, наибольшее их количество на Заринской дистанции пути – 16,06 км.

На производственных базах путевых машинных станций Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути не выполняются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р в части качественной сборки звеньев рельсошпальной решетки, снятия фасок в болтовых отверстиях инвентарных рельсов, подборки бокового и вертикального износа головки инвентарных рельсов. Не укомплектовываются пакеты документов на сданные километры в эксплуатацию, проводимые усиленным средним ремонтом пути в 2012 году силами ПМС-216 (отменена приемка на 8 км усиленного среднего ремонта пути). При производстве капитальных работ силами ПМС не обеспечивается создание необходимой толщины балластного слоя под подошвами брусьев стрелочных переводов до установленных норм. Как следствие, отменена приемка 8 уложенных стрелочных переводов.

Нарушаются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 10 февраля 2012 г. № 272р в части подборки старогодных рельсов для повторного

использования, как инвентарь. Так, в ПМС-2 Абагур Лесной выявлено, что в собранном звене № 416 для адресной укладки на станционные пути 5 класса станции Мундыбаш выявлен рельс с маркировкой IV –У- 1520 (металлолом), который на основании распоряжения от 6 февраля 2012 г. № 3-Сиб ДИ-2р «для рационального использования материалов ВСП» переведен ПМС-239 в инвентарь с присвоением 2-й группы годности.

В службе автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не принято должных мер по выполнению требований пунктов 1.1 и 1.2. ИСИ в части передачи сигналов на расстояние, обеспечивающее безопасность движения поездов и четкую организацию маневровой работы. Как следствие, выявлено 14 светофоров с видимостью сигнальных показаний, не соответствующих требованиям пункту 4 Приложения № 3 к ПТЭ.

Не выполняется требование ПТЭ и норм технического проектирования устройств СЦБ № НТП СЦБ/МПС-99 по установке предельных столбиков и соблюдению габарита расстановки изолирующих стыков. На станциях Новосибирск-Восточный, Иня и Барнаул выявлены негабаритные изолирующие стыки.

В Новосибирской дирекции связи до настоящего времени допускаются нарушения требований распоряжения ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2782р «Регламент технического обслуживания и ремонта объектов железнодорожной электросвязи ОАО «РЖД» в зависимости от класса железнодорожных линий» в части требований к хранению и содержанию технической документации устройств связи.

До настоящего времени не выполнена Программа первоочередных мер по повышению безопасности движения поездов на сети железных дорог, утвержденная ОАО «РЖД» 4 декабря 2003 г., в части ликвидации воздушных линий связи до 2008 года. На железной дороге по состоянию на 19 августа 2013 г. остается 1224 км воздушных линий связи, полностью выработавших свой ресурс и не дублированных кабельными линиями связи.

В службе электрификации и электроснабжения Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры в нарушение требований указания «По техническому обслуживанию и ремонту опорных конструкций контактной сети», утвержденных ОАО «РЖД» 19 декабря 2008 г. № К-146-2008, группы коррозии Новокузнецкой, Кемеровской и Тайгинской дистанций электроснабжения не укомплектованы ультразвуковыми толщиномерами и геодезическими приборами для замера величины наклона опор контактной сети. В Беловской дистанции электроснабжения группа коррозии ремонтно-ревизионного участка не укомплектована ультразвуковым прибором УК-1401. В Инской дистанции электроснабжения не достигнута положительная динамика замены дефектных опор контактной сети. По состоянию на 1 июня 2013 г. в эксплуатации

находится 1037 дефектных опор контактной сети. При этом количество дефектных опор по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилось на 9 штук.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 1 марта 2013 г. № 556р «Об организационно-технических мероприятиях по подготовке устройств электроснабжения к летним пассажирским перевозкам и устойчивой работе в грозовой период» в ППР ЭЧК-330 Новокузнецкой дистанции электроснабжения не внесена работа по проверке роговых и велитовых разрядников, в том числе в нарушение этого же указания нарушены сроки проверки искровых промежутков, указана периодичность 1 раз в год (при нормативе 2 раза в год).

В Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава не проверяется техническое состояние электропоездов в эксплуатации. Выявлено 4 случая эксплуатации электропоездов с системой безопасности КЛУБ-У, не соответствующей требованиям Инструкции по техническому обслуживанию автоматической локомотивной сигнализации непрерывного типа (АЛСН) и устройств контроля бдительности машиниста от 24 сентября 2001 г. № ЦТ-ЦШ-857.

Руководителями Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава не контролируется порядок проведения контрольно-инструкторских поездок с локомотивными бригадами. Выявлено 3 случая нарушения пункта 44 Положения о машинисте-инструкторе локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р, в части порядка проведения контрольно-инструкторских поездок с локомотивными бригадами. По данным несоответствиям отменено 3 контрольно-инструкторские поездки, 3 машиниста-инструктора показали низкий уровень знаний нормативно-технической документации.

В Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов в нарушение требований пункта 3.6 Инструкции о порядке осмотров зданий и сооружений, эксплуатируемых организациями Федерального железнодорожного транспорта, утвержденных МПС России от 29 сентября 2000 г. № ЦУКС-788 начальниками железнодорожных вокзалов Новосибирского и Кузбасского регионов железной дороги не разрабатываются мероприятия по устранению замечаний, выявленных в ходе весенних осмотров.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 12 ноября 2008 г. № 2368р начальниками железнодорожных вокзалов Анжерская и Тайга не выполняются осмотры вокзальных комплексов в части осмотров систем видеонаблюдения и привокзальных площадей.

В нарушение требований Стандарта отрасли ОСТ 32.120-98. Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта, утвержденного указанием МПС России от 20 ноября 1998 г. № А-1329у и Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 54944-2012, утвержденного приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30 июня 2012 г. № 205-ст, на 7 железнодорожных вокзалах Кузбасского региона железной дороги согласно нормативным требованиям не выполнены замеры освещенности.

В Западно-Сибирской дирекции пассажирских обустройств в нарушение требований Федерального закона Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» на всех железнодорожных вокзалах не обеспечивается пропускной режим пассажиров на объекты транспортной инфраструктуры, на железнодорожных вокзалах отсутствуют стационарные металлодетекторы, газоанализаторы, дозиметры, взрывозащитные контейнера, на пассажирских платформах железнодорожных вокзалов отсутствуют точки экстренной связи «пассажир-полиция». На всех железнодорожных вокзалах, кроме железнодорожных вокзалов на станциях Алтайская и Томск II, отсутствует видеонаблюдение.

В нарушение требований пункта 30 приложения № 4 ПТЭ 774 пассажирские платформы не соответствуют требованиям ПТЭ в части норм габарита по высоте и расстоянию от оси пути. Не соответствуют фактической длине курсирующих электропоездов 559 пассажирских платформ, что не исключает травмирование пассажиров при их посадке и высадке.

Недостатки в исполнении нормативных документов и организации профилактической работы стали возможны также и по причине невыполнения личных нормативов в организации профилактической работы по безопасности движения поездов руководителями аппарата управления регионального центра корпоративного управления, территориальных дирекций их структурных подразделений и служб.

Проверка показала, что заместители начальника железной дороги (по территориальным управлениям) практически не оказывают влияния на ситуацию с обеспечением безопасности движения. Осмотры и разборы, проводимые заместителями начальника железной дороги по (по территориальным управлениям), и принимаемые по их итогам решения низкоэффективны, так как указанные руководители не имеют необходимых дисциплинарных и финансовых полномочий.

Первый заместитель начальника железной дороги Голомолзин В.Г. при ежемесячном рассмотрении организации безопасности движения пассажирских поездов в устанавливающей части протоколов не разбираются причины ухудшения графика движения пассажирских поездов. Постановляющая часть

протоколов за исключением отдельных приказов, носит общий характер или сводится к наказанию работников (протоколы от 5 февраля 2013 г. № Л-2/5, от 15 января 2013 г. № Л-2/1, от 8 июня 2013 г. № Л-2/21, от 5 апреля 2013 г. № Л-2/125, от 7 мая 2013 г. № Л-2/15, от 12 марта 2013 г. № Л-2/10). При рассмотрении состояния безопасности движения при перевозке опасных грузов не рассматриваются ранее принятые решения (протокол от 8 мая 2013 г. № 2пр и от 29 января 2013 г. № 1пр). Протоколы от 30 апреля 2013 г. № 2пр и от 8 мая 2013 г. № 2пр «Об обеспечении безопасности движения поездов» имеют одинаковые постановляющую и устанавливающую части. Как следствие, на полигоне железной дороги за 7 месяцев допущено 17 инцидентов с опасными грузами, в том числе 4 по причине трещины котла. В нарушение требований пункта 5.1. Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» 3 января 2011 г. № 1р, «Дни безопасности» в январе текущего года не провел (отсутствуют подтверждающие документы).

Заместитель начальника железной дороги по Омскому территориальному управлению Шапуленко Е.В. не обеспечил качественную подготовку грузовых поездов на ПТО Московка, как следствие, была отменена техническая готовность 2 грузовым поездам, в текущий отцепочный ремонт направлено 5 вагонов с неисправностями, угрожающими безопасности движения поездов. Не обеспечил выполнение требований протокола от 9 июля 2008 г. № 106/пр заседания Правления ОАО «РЖД» в части приведения скоростей движения поездов в соответствие с техническим состоянием пути. Комиссией ЦРБ ограничивалась скорость движения поездов в 4 случаях от 60 до 15 км/ч на главном пути, закрывалось движение на 3-х и ограничивалась скорость на 4 стрелочных переводах, назначен внеочередной комиссионных осмотр станции Московка.

Заместитель начальника железной дороги по Новосибирскому территориальному управлению Грицай А.В. с января 2013 года не координировал действия территориальных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО «РЖД» осуществляющих свою деятельность на территории региона, по обеспечению безопасности движения поездов. При проведении планерок с локомотивными бригадами моторвагонного депо по вопросам укрепления трудовой дисциплины и повышения безопасности движения с января 2013 года даются одни и те же поручения по итогам совещания. Постановляющая часть протоколов одинаковая и сводится к формальным поручениям без ответственных и сроков их исполнения. Например, выполнение требования по обеспечению

безопасности движения поездов, выполнение принципов гарантированного обеспечения безопасности движения поездов и так далее (протоколы от 4 июля 2013 г. № ТЧЭТ 12/1, от 5 июня 2013 г. № ТЧЭТ-10, от 6 февраля 2013 г. № ТЧЭТ-03, от 6 марта 2013 г. № ТЧЭТ-05, от 24 апреля 2013 г. № ТЧЭТ-07, от 16 мая 2013 г. № ТЧЭТ-08). При проведении планерок в локомотивных эксплуатационных депо Новосибирск и Барабинск с января 2013 г. по итогам совещаний с бригадами поручения не даются, а если и даются то сводятся к таким фразам как: «нарушение должностных обязанностей, обеспечение выполнения показателей и так далее». В нарушение требований пункта 8.4.1 Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р, не контролирует устранение замечаний выявленных при сопровождении пассажирских поездов 27 февраля 2013 г. поезд № 128 и 15 мая 2013 г. поезд № 117 (отсутствуют отчеты в адрес сопровождающего по выявленным недостаткам). Не обеспечил качественную подготовку грузовых поездов на ПТО Инская, как следствие, отменена техническая готовность 2 грузовым поездам, в текущий отцепочный ремонт направлен 21 вагон с неисправностями, угрожающими безопасности движения поездов. Не обеспечил выполнение требований протокола заседания Правления ОАО «РЖД» от 9 июля 2008 г. № 106/пр в части приведения скоростей движения поездов в соответствие с техническим состоянием пути. Как следствие, комиссией ЦРБ из-за нарушений в содержании пути были закрыты для движения поездов приемо-отправочный и станционный пути по станции Ояш, в 5 случаях ограничивалась скорость от 25 до 80 км/ч по главным путям перегонов, назначено 2 внеочередных осмотра проведения комиссионных осмотра станций (Ояш и Бердск) и внеочередной осмотр перегона Сокур – Мошково по состоянию шпального хозяйства.

Заместитель начальника железной дороги по Кузбасскому территориальному управлению Макаренко С.И. не обеспечил качественную подготовку грузовых поездов на ПТО Белово и Новокузнецк-Восточный, в результате была отменена техническая готовность 4 грузовым поездам, в текущий отцепочный ремонт направлено 48 вагонов с неисправностями, угрожающими безопасности движения поездов. Не обеспечил выполнение требований протокола заседания Правления ОАО «РЖД» от 9 июля 2008 г. № 106/пр в части приведения скоростей движения поездов в соответствие с техническим состоянием пути. Комиссией ЦРБ ограничивалась скорость движения поездов в 20 случаях от 70 до 15 км/ч на главном пути, закрывалось движение на 3-х и ограничивалась скорость на 4-х стрелочных переводах,

назначено 3 внеочередных комиссионных осмотра по станциям Тайга, Егозово, Курегеш.

Заместитель начальника железной дороги по Алтайскому территориальному управлению Терентьев В.В. в нарушение пункта 6.1.3 Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р, при проведении совещания с локомотивными бригадами локомотивного эксплуатационного депо Барнаул не проводил разбор нарушений, выявленных при внезапных и контрольных проверках (протокол от 15 мая 2013 г. № 19). Не обеспечил качественную подготовку грузовых поездов на ПТО Алтайская, в результате была отменена техническая готовность 2 грузовым поездам, в текущий отцепочный ремонт направлено 23 вагона с неисправностями, угрожающими безопасности движения поездов. Не обеспечил выполнение требований протокола заседания Правления ОАО «РЖД» от 9 июля 2008 г. № 106/пр в части приведения скоростей движения поездов в соответствие с техническим состоянием пути. Комиссией ЦРБ ограничивалась скорость движения поездов в 20 случаях от 80 до 15 км/ч на главном пути, закрывалось движение на 5-и и ограничивалась скорость на 6-и стрелочных переводах, назначен внеочередной комиссионный осмотр по станции Алтайская и тракционным путям локомотивного депо Барнаул.

Главный инженер железной дороги Цимерман В.А. в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 27 апреля 2006 г. № 806р не рассматривает причины автостопных торможений, вызванных срабатыванием на локомотивах устройств безопасности, как следствие, не вызывает в локомотивные депо непосредственных разработчиков приборов и устройств безопасности для участия в расследовании случаев автостопных торможений по причине неисправности или сбоя в работе устройств. Так, в 2013 году количество экстренных и автостопных торможений по причине срабатывания устройств безопасности увеличилось на 11 % и составило 151 случай против 136 в 2012 году. При рассмотрении хода выполнения Программы модернизации и обновления технических средств не контролируется выполнение поручений данных на предыдущих совещаниях (протоколы от 23 января 2013 г. № 83НГ-12/пр, от 30 апреля 2013 г. № 83НГ-87/пр, от 8 июля 2013 г. № 83НГ-888/пр). В нарушение главы 5 Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» 3 января 2011 г. № 1р, в личных планах работы не предусматривает проведение «Дней безопасности».

Заместитель главного инженера железной дороги Тимошенко С.Н. не рассматривает взаимодействие структурных подразделений на основе анализа работы технических средств, обеспечивающих безопасность движения (устройств СЦБ, АЛСН, САУТ, рельсовых цепей, КТСМ, УКСПС, локомотивных устройств безопасности, радиосвязи и других), осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги. Не заслушивает отчеты главных инженеров этих структурных подразделений, не разрабатывает меры по повышению надежности работы технических средств на регионе железной дороги. При этом в постановляющую часть протоколов переписываются одни и те же мероприятия, а в установляющей части указывается, что «основной причиной роста сбоев АЛСН САУТ является некачественный анализ причин допущенных сбоев» (протокол от 12 апреля 2013 г. № 83 НГЗ-5пр, от 16 мая 2013 г. № 83 НГЗ-6/пр, от 13 июня 2013 г. № 83 НГЗ-7/пр). Не рассматривает выполнение мероприятий по приведению сооружений и устройств на регионе железной дороги в соответствии ПТЭ и нормативным актам ОАО «РЖД» (с учетом личных проверок) с отчетами главных инженеров структурных подразделений.

Заместитель главного инженера железной дороги Юраев Е.В. при подготовке ежемесячных протоколов разборов по работе технических средств, обеспечивающих безопасность движения поездов, не дает оценку эффективности корректирующих и предупреждающих мер, направленных на повышение устойчивости работы технических средств на регионе (протокол от 16 июля 2013 г. № 07/БД). Не определяет роль и ответственность руководителей дистанций пути, невыполнивших задание по переборке изолированных стыков установленное предыдущими протоколами (протокол от 14 июня 2013 г. № 06/БД).

Начальник Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Шевцов Е.А. в нарушение требований главы 5 Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» 3 января 2011 г. № 1р, в личных планах работы не предусматривает проведение «Дней безопасности». При рассмотрении состояния обеспечения безопасности движения не устанавливает причины выявленных нарушений. Не рассматривает реализацию принятых на предыдущих разборах управленческих решений (протоколы от 31 января 2013 г. № 200пр, от 30 июня 2013 № 199пр, от 5 мая 2013 г. № 210пр, от 3 апреля 2013 г. № 209пр, от 5 марта 2013 г. № 207пр, от 5 февраля 2013 г. № 208пр). Не рассматривает вопросы хода внедрения и реализации Стратегии гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге ОАО «РЖД», утвержденной

распоряжением ОАО «РЖД» 28 января 2013 г. № 197р. При ежеквартальном заслушивании руководителей отраслевых служб и ДПМ, допустивших ухудшение состояния безопасности движения поездов, не рассматривает реализацию ранее принятых решений (протокол от 22 января 2013 г. № ДИ 4/15пр и от 3 апреля 2013 г. № 209пр). Как следствие, в 2013 году допущен рост нарушений безопасности в дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (1/0), не достигнуто снижение событий с службе электрификации и энергоснабжения Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (7/7). Не обеспечил в хозяйстве пути выполнение требований приказа ОАО «РЖД» от 5 октября 2007 г. № 128 и распоряжения ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. № 2847р в части приведения существующих организационных систем текущего содержания пути в соответствие с утвержденным Положением об организации участковой системы текущего содержания. Не обеспечил укомплектованность дистанций пути малой механизацией, контрольно-мерительным инструментом, автомобильным и моторельсовым транспортом.

Заместители начальника Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры – начальники отдела: Новосибирского региона – Кузнецов В.А., Кузбасского региона – Долженков А.А., Алтайского региона – Воробьевский А.В. ежемесячно не проводят внезапных проверок соблюдения технологии работ в путевом хозяйстве в соответствии с должностью и квалификацией руководителей работ, ограждения мест производства работ, наличия сигнальных принадлежностей (норматив не менее 4).

Начальник службы вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Киселев С.В. при рассмотрении состояния обеспечения безопасности движения не устанавливает причинно-следственные связи допущенных нарушений, не намечает меры по недопущению подобного в дальнейшем (протоколы от 2 августа 2013 г. № В356, от 15 июля 2013 г. № В499, от 19 июля 2013 г. № ЗСибДИ 177пр). Как следствие, за 7 месяцев текущего года не достигнуто снижение количества отказов технических средств по автотормозному оборудованию, количество таких отказов составило 127 случаев или 85% от общего количества отказов по хозяйству (за аналогичный период 2012 года также 127 отказов). Не контролирует проведение разборов руководителями предприятий по своим проверкам. Постановляющие части протоколов сводятся к наказаниям работников, а не к принятию мер по недопущению выявленных нарушений (акт от 12 августа 2013 г. станция Входная, протокол от 15 июля 2013 г. № 763В). При рассмотрении состояния безопасности движения в вагонном хозяйстве за 6 месяцев текущего года не рассматривал работу устройств контроля схода подвижного состава УКСПС. При проведении разбора по итогам работы за II

квартал текущего года не проверял организацию работ по техническому обслуживанию вагонов в поездах на межгосударственном стыковом пункте передачи вагонов станции Локоть.

Начальник дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Перельгин А.И. в нарушение пункта 5.2.3 Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» 3 января 2011 г. № 1р, итоги проведения «Дня безопасности» в июле рассмотрел без заслушивания руководителей структурных подразделений и без оценки состояния безопасности движения на проверяемом объекте. В нарушение пункта 8.1.3. не организовал в дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры проведение работы по сопровождению пассажирских поездов. Не организовал проведение технического аудита предприятий в соответствии с требованиями нормативных документов. В отчетах проведения аудита 2 уровня в ПРММ Чулымская (март 2013 г.) и ПРММ Топки (июль 2013 г.) ссылки на не действующие документы. В мероприятиях, разработанных в формате (5W+1H+1S) не определен порядок их выполнения и статус.

Начальник Западно-Сибирской дирекции управления движением Рахимжанов Д.М. в июле 2013 г. не рассмотрел отчеты начальников Беловского, Алтайского, Тайгинского центров организации работы железнодорожных станций о выполнении планов работы по безопасности движения и основных нормативов участия в организации обеспечения безопасности движения поездов. Планы профилактической работы по организации безопасности движения в Западно-Сибирской дирекции управления движением руководителями службы, ДЦУП, структурных подразделений не составляются.

Начальник Западно-Сибирской дирекции тяги Ахмадеев С.Б. не обеспечил выполнение требований пункта 1 приложения № 5 ПТЭ и требований распоряжения ОАО «РЖД» от 17 января 2005 г. № 3р в части выдачи в эксплуатацию локомотивов, с перепробегами от плановых видов технического осмотра и текущих ремонтов. Не обеспечил контроль за эксплуатацией локомотивных регистраторов переговоров типа РПЛ-2. Не организовал выполнение требований пункта 5.1 телеграфного указания ОАО «РЖД» от 13 мая 2013 г. № 7548, как следствие, в эксплуатационном локомотивном депо ТЧЭ-14 Белово на текущий момент эксплуатируются 14 электровозов серии ВЛ10У, на которых из-за неисправности блоков РПЛ и отсутствия запасных, полностью демонтированы устройства, предназначенные

для контроля за порядком ведения регламента служебных переговоров (ВЛ10У № 1009, 1008, 986, 981, 977, 964, 952, 897, 795, 666, 624, 929, 956, 689). Ежеквартально на основе факторного анализа Западно-Сибирской дирекции тяги за прошедший период не рассматривает состояние дел по вопросам улучшения использования рабочего времени труда и отдыха локомотивных бригад, усиления организации работы отделений по расшифровке скоростемерных лент и кассет регистрации, повышения надежности приписного парка локомотивов и содержания его в технически исправном состоянии, не допуская перепробегов от плановых видов ремонта и ТО-2. Как следствие, отставлено от эксплуатации 7 машин ТЭМ по ТО-2 и 3 машины ВЛ-80С по ТР-3. Не рассматривает вопросы повышения эффективности работы машинистов инструкторов. Не заслушивает отчеты заместителей начальника Западно-Сибирской дирекции тяги, начальников отделов, секторов о проводимой ими работе по реализации корректирующих мер, направленных на обеспечение безопасности движения и выполнение личных должностных нормативов, начальника отдела (сектора) по безопасности движения и ревизоров по безопасности движения Западно-Сибирской дирекции тяги о проделанной работе, проведению профилактической работы по вопросам предупреждения аварийности, нарушений безопасности движения и их повторяемости. Как следствие, по итогам работы 7 месяцев текущего года допущен рост количества отказов технических средств 3-й категории на 60% (523/327). Не заслушивает отчеты начальников эксплуатационных локомотивных депо по выполнению ими нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения, проведению профилактической работы по предупреждению и повторяемости нарушений, качеству проведения КДП и объективности внесенных замечаний с дачей объективной оценки каждому руководителю. Не обеспечил выполнение требований Положения по организации расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации регистрирующих устройств локомотивов, моторвагонного подвижного состава и самоходного подвижного состава, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» 22 марта 2011 г. № ЦТ-577р. В нарушение требований пункта 7.4. техники по расшифровке скоростемерных лент не направляются на курсы повышения квалификации в установленные сроки (1 раз в три года).

Начальник Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Серенко Н.В. разборы по проведенным техническим аудитам в дирекции проводит формально, в устанавливающих частях протоколов отсутствуют причинно-следственные связи по выявленным нарушениям. Постановляющая часть протоколов сводится к установлению контроля за выявленными несоответствиями. Корректирующие мероприятия не

отражают устранение выявленных несоответствий (протокол от 6 марта 2013 г. № ТР-4). Не контролирует проведение разборов по дням качества руководителями линейных предприятий и, как следствие, устанавливающая часть протоколов сводится к контролю и активизации работы. Меры по недопущению подобного в дальнейшем не разрабатывает (протокол от 21 марта 2013 г. № 25-13 ТЧР Барабинск). При проведении заслушивания отчетов начальников депо, допустивших ухудшение безопасности движения поездов и технического состояния локомотивов, в устанавливающей части протоколов переписывается анализ по безопасности движения поездов, причины нарушений не устанавливаются, меры к недопущению подобного в дальнейшем не разрабатывается и не принимаются (протокол от 6 мая 2013 г. и от 11 февраля 2013 г. ТР Серенко). В устанавливающей части протоколов указаны виды работ, не предусмотренные технологическими процессами работы данного предприятия (протокол от 8 мая 2013 г. ТР Серенко). Как следствие, количество событий в Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава за 7 месяцев текущего года на железной дороге допущен рост по вине дирекции событий с пассажирскими поездами 15/8. С января 2013 г. не проводит работу по заслушиванию своих заместителей и начальников отделов дирекции по выполнению ими личных нормативов по безопасности движения поездов. В нарушение требований главы 5 Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р, при рассмотрении анализа состояния безопасности движения, технического состояния ТПС в феврале и марте 2013 г. не обеспечил разработку корректирующих мер для ремонтных депо, допустивших ухудшение состояния безопасности движения.

Начальник Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути Маложон И.М. в мае 2013 г. не провел внезапную проверку в структурных подразделениях дирекции. Во II квартале 2013 г. не рассматривал положение дел с укомплектованностью кадрами и состоянием трудовой дисциплины в структурных подразделениях. В апреле 2013 г. не рассматривал результаты итогов проведения «Дней безопасности» в Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути.

Начальник Новосибирской дирекции связи Филиппов С.В. ежемесячно с января 2013 г. не осуществляет контроль за выполнением нормативов личного участия заместителями начальника дирекции.

Начальник Западно-Сибирской дирекции железнодорожных вокзалов Холодов В.А. еженедельно не рассматривает выполнение мер по устранению выявленных несоответствий при проверке вокзалов своими заместителями.

Ежеквартально не анализирует состояние трудовой дисциплины работников, связанных с обеспечением безопасности движения поездов. Не рассматривает выполнение нормативов личного участия командным составом дирекции. Так, за 7 месяцев 2013 года главный инженер дирекции Шутов С.М. всего 1 раз участвовал в проведении «Дня безопасности» на железнодорожном вокзале Бердск Новосибирского региона. Заместитель начальника Западно-Сибирской дирекции железнодорожных вокзалов по Новосибирскому региону Осин В.П. на 7 из 28 запланированных проверок вокзалов в «День безопасности» не был.

Начальник Западно-Сибирской дирекции по обслуживанию пассажирских обустройств Суханов Д.М. в текущем году не рассматривал организацию выполнения в дирекции Федеральных законов, нормативных правовых актов Российской Федерации по обеспечению безопасности движения поездов. Не заслушивал руководителей участков по выполнению мероприятий, принятых на предыдущих разборах.

На железной дороге имеет место значительное отвлечение руководителей структурных подразделений от их основной работы.

В период с января по июль 2013 г. по руководителям структурных подразделений железной дороги и расположенных в ее границах структурных подразделениях других филиалов ОАО «РЖД» процент отвлечения от основной работы в связи с участием в селекторных совещаниях составил в среднем 40,6 % от нормы часов за этот период.

Так, например, за рассматриваемый период начальники внеклассных станций и станций первого класса на селекторных совещаниях провели 712 час. (64%), начальники эксплуатационных и ремонтных локомотивных депо – 281 час. (25%).

Большинство первых руководителей территориальных дирекций, служб и структурных подразделений в технологических процессах работы предприятий не выстраивают систему организации и контроля, тем самым нарушая принцип системного подхода к выработке и реализации управленческих решений. Принимаемые решения, зачастую носят безадресный и формальный характер, ход реализации ранее принятых управленческих решений, корректирующих и предупреждающих мер не рассматривается, должных выводов не делается.

Конкретные недостатки по хозяйствам изложены в соответствующих разделах акта.

В хозяйстве перевозок Западно-Сибирской дирекции управления движением (ЦД Иванов П.А., Д Рахимжанов Д.М., ДД Сгибнев В.П.) в 2012 г. допущено 2 события, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, против 2-х за аналогичный период 2012 г. Оба случая классифицированы как сход

подвижного состава при производстве маневровой работы. По итогам работы за 7 месяцев 2013 г. по вине работников службы движения задержано 7 пассажирских поездов у входных сигналов станций против 1-го за аналогичный период прошлого года. Также, в 2,6 раза допущен рост задержек грузовых поездов у входных сигналов станций (40/15). Общее количество поврежденных вагонов за 7 месяцев 2013 г. снизилось к уровню 2012 г. на 29 % (15/21).

Руководителями Западно-Сибирской дирекции управления движением и другими руководителями структурных подразделений неудовлетворительно организована системная работа по внедрению принципов менеджмента безопасности движения в соответствии с требованиями Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р. Не организовано выполнение требований стандарта ОАО «РЖД» «СТО 1.05.514.1 Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД». Отсутствуют обученные, имеющие сертификат и опыт проведения специалисты. Технические аудиты назначаются без использования данных факторных анализов и информации об имеющихся факторах риска, оказывающих негативное влияние на процессы и подпроцессы, связанные с обеспечением безопасности движения. Технический аудит 2-го уровня на железнодорожной станции Алтайская был назначен по процессу «Обеспечение безопасности движения поездов при приеме, отправлении и пропуске поездов», а проведен в период с 20 по 22 апреля 2013 г. по процессу «Маневровая работа». При этом, ни руководитель аудиторской группы ДЗ-1 Агарков А.Н., ни его заместитель ДГИ Лапшин А.Н. не прошли соответствующее обучение.

Численность работников Западно-Сибирской дирекции управления движением по штату составляет 7945 человек, списочная численность по состоянию на 19 августа 2013 г. составила 8403 человека. Укомплектованность, без учета отпусков по уходу за ребенком, составляет 99%. Из ведущих профессий не укомплектованы дежурные по станции – 98,6% и составители поездов – 98,1%. В 2013 г. текучесть кадров составила 3,3%, что ниже на 0,4% к уровню прошлого года (3,7%). Обеспеченность специалистами с высшим образованием составляет 126%, со средним профессиональным образованием 167%. Вместе с тем, в нарушение требований приказа ОАО «РЖД» от 2 апреля 2009 г. № 93 «О требованиях к профессиональному образованию работников ОАО «РЖД»», ревизор движения Мельничук Н.А. и начальники станций Новоблаговещенка Русанова В.П., Асино Салагаев А.А., Предкомбинат Лемихов С.В., Малиновка Сучилов Ю.Н., Проектная Конева Е.П. не имеют высшего образования. Начальники станций Пикетное Конюсский П.В. и

Яготинская Тайлакова К.Ш. назначены на должность без специального образования.

Начальником Западно-Сибирской дирекции управления движением Рахимжановым Д.М. не обеспечена реализация «Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «РЖД», участвующих в перевозочном процессе», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р (далее – «Системных мер»). В нарушение требований пункта 5 «Системных мер» руководители дирекции и структурных подразделений не планируют проведение «Дня безопасности» в личных ежемесячных планах. В Новокузнецком и Беловском центрах организации работы железнодорожных станций (далее – ДЦС) при проведении «Дней безопасности» не выполняются требования пункта 5.13 «Системных мер» в части изучения с работниками станций правил, инструкций, технологических процессов, передовых методов выявления неисправностей устройств, приказов и распоряжений по вопросам безопасности движения. В дирекции отсутствует контроль за выполнением требований пункта 1.1 «Системных мер» в части организации и проведения комиссионных месячных осмотров под председательством начальника станции.

Руководители Западно-Сибирской дирекции управления движением в очередной раз формально подошли к разработке мероприятий по устранению замечаний, выявленных при проведении технической ревизии комиссией ЦРБ в 2012 г. Корректирующие меры по устранению выявленных недостатков были разработаны без учета всех выявленных замечаний. Так, в нарушение требований приложения № 7 к Положению о технической учебе работников Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД», утвержденного приказом ОАО «РЖД» от 29 ноября 2010 г. № ЦД-154, центры практического обучения на станциях Алтайская и Барнаул по-прежнему не укомплектованы макетами стрелочного перевода, вагона и светофора. На станциях Инская, Новосибирск-Главный, Ленинск-Кузнецкий и Белово выявлены нарушения порядка учета и хранения тормозных башмаков, аналогичные замечания выявлялись комиссией ЦРБ и в 2012 г. на станциях Барабинск и Карасук.

Программа по повышению безопасности движения поездов и организации безаварийной работы в 2010-2012 гг., утвержденная распоряжением начальника железной дороги от 21 мая 2010 г. № 70р, выполнена. Вместе с тем, из эксплуатируемых в границах дирекции 424-х регистраторов служебных переговоров 52% (223) регистраторов эксплуатируется с истекшим сроком эксплуатации. Процент оборудования станций регистраторами переговоров, выработавших свой ресурс, при существующих объемах поставок в 2016 г. достигнет 100%.

Главным инженером Западно-Сибирской дирекции управления движением Лапшиным А.Н. по-прежнему не обеспечено приведение станционных технических устройств к требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ). Более того, решение данного вопроса осложнено тем, что в Центральной дирекции управления движением для приведения технических средств к требованиям ПТЭ соответствующей статьи расходов не предусмотрено.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 4 декабря 2009 г. № 20380 в диспетчерском центре управления перевозками (далее – ДЦУП) не расследованы 3 из 11-ти случая оказания помощи вспомогательными локомотивами при вынужденной остановки поезда на перегоне, допущенных в июле 2013 г.

Руководителями Западно-Сибирской дирекции управления движением игнорируются требования телеграфных указаний ОАО «РЖД» от 20 февраля 2006 г. № 3/1834 и от 27 июля 2007 г. № 3/3353 в части определения порядка контроля и анализа случаев производства маневровой работы под запрещающее показание светофоров при исправно действующих устройствах СЦБ.

Не выполняются требования пункта 5.7 Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2012 г. № 2790 в части разработки инструкции по производству путевых работ на станционных путях и стрелочных переводах и порядок их оформления на участках, оборудованных диспетчерской централизацией.

По-прежнему не обеспечено выполнение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 14 сентября 2011 г. № 2029р в части определения порядка передачи и регистрации приказов о направлении на железнодорожные станции работников, ответственных за контроль выполнения операций по организации приема, отправления поездов и маневровой работы в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ. Начальником Западно-Сибирской дирекции управления движением Рахимжановым Д.М. ежемесячно не рассматривается вопрос о персональной ответственности руководителей ДЦУП, ДЦС и начальников станций по своевременному и качественному расследованию нарушений, допущенных дежурными по станциям.

Руководителями дирекции, службы движения и ДЦС допускаются нарушения установленного порядка выполнения основных нормативов участия в организации обеспечения безопасности движения поездов. Начальник Западно-Сибирской дирекции управления движением Рахимжанов Д.М. в июле 2013 г. не заслушивал отчеты начальников Беловского, Алтайского и

Тайгинского ДЦС о выполнении планов работы по безопасности движения и основных нормативов участия в организации обеспечения безопасности движения поездов.

Первый заместитель начальника службы движения Западно-Сибирской дирекции управления движением Райзер Р.В. в I квартале 2013 г. не проводил технические занятия с начальниками железнодорожных станций структурных подразделений (Входная, Московка, Алтайская, Инская, Новосибирск-Главный), не участвовал в проведении комплексных проверок выполнения приказов, распоряжений, указаний и мероприятий на Алтайском, Новокузнецком ДЦС и на станции Алтайская.

Начальник ДЦУП Западно-Сибирской дирекции управления движением Зелер Р.С. не проводит анализ и не готовит предложения начальнику службы движения по улучшению работы ДЦУП в вопросах безопасности движения поездов. В первом полугодии не провел расчеты и хронометраж рабочего времени, не рассмотрел уровень загрузки диспетчеров поездных.

Начальник Новокузнецкого ДЦС Колосов А.Ю. в июне не проводил ночную внезапную проверку, в июле не рассматривал вопрос выполнения федеральных законов и иных нормативных актов Российской Федерации.

Начальник Беловского ДЦС Иванов Е.В. в мае не прослушал регламент переговоров при отказах технических устройств, проведении «окон», нарушении пропуска пассажирских поездов, поездов с «ВМ» и негабаритными грузами, оказании помощи вспомогательным локомотивом остановившемуся на перегоне поезду.

Руководителями Западно-Сибирской дирекции управления движением проигнорированы требования телеграфных указаний ОАО «РЖД» от 9 июля 2012 г. № 3/660 в части рассмотрения результатов проводимых проверок в Тайгинском ДЦС и от 19 июля 2013 г. № 3/2050 в части проведения целевых проверок в Новокузнецком ДЦС.

В Западно-Сибирской дирекции управления движением не сделано выводов после случаев схода подвижного состава в соединенных грузовых поездах на станции Нерская Московской железной дороги в 2011 г. и на перегоне Юргамыш – Сладкое Южно-Уральской железной дороги в 2012 г. В нарушение требований пункта 5.3.23 Инструкции по организации обращения поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 августа 2012 г. № 1704р, отсутствует утвержденный начальником железной дороги перечень путей станций и перегонов, на которых разрешается производить соединение и разъединение поездов с учетом благоприятных профильных условий, секционирования контактной сети и условий видимости. В нарушение требований пункта 2.7.3 вышеуказанной инструкции списки

машинистов и помощников машинистов, допущенных к вождению тяжеловесных и соединенных поездов, не пересматриваются к зимнему и летнему графику работы. При том, что формирование соединенных поездов на железной дороге находит широкое применение.

Начальником службы Западно-Сибирской дирекции управления движением Сгибневым В.П. совместно с начальником ДЦУП Зелер Р.С. не организована работа по выполнению требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 27 декабря 2012 г. № 22252 в части регулярного рассмотрения нарушений межпоездных интервалов и весовых норм при организации пропуска поездов повышенной массы и длины, используя функциональные возможности автоматизированной системы графика исполненного движения поездов (далее – АС ГИД «Урал-ВНИИЖТ»), с принятием мер по их исключению. Как следствие, только за 3 дня (с 11 по 13 августа 2013 г.) выявлено 139 случаев нарушения межпоездных интервалов попутного следования вышеуказанных поездов.

Руководители дирекции, ДЦС и железнодорожных станций не проводят адресную работу по исключению неправильных действий работниками горочного комплекса, и, как следствие, на станции Инская выявлено нарушение нормативных документов, определяющих порядок расформирования грузовых поездов и роспуска вагонов с сортировочной горки. На станции Алтайская не контролируется работа автоматизированной системы управления сортировочной станцией.

Проводимая профилактическая работа руководителями Западно-Сибирской дирекции управления движением не способствует упреждению неправильных действий работников, связанных с движением поездов, в том числе при приеме и отправлении поездов, производстве путевых работ и выдачи непредвиденных предупреждений. Так, в нарушение требований инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств СЦБ № ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р, ДСП Новосибирск-Главный Вайс С.В. 8 августа 2013 г. при выключении стрелочных переводов № 328, № 330 из централизации не выдает курбель для опускания курбельной заслонки. В нарушение требований пункта 4 приложения № 3 к инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее – ИДП) ДСП Ленинск-Кузнецкий П Федотова М.Л. 14 июля 2013 г. не имея время прибытия ранее отправленного поезда на соседнюю станцию, допустила отправление поезда № 3504 в попутном направлении. ДСП Предкомбинат Якимук С.Б. 8 августа 2013 г. принимает отмену предупреждения № 206, выданное ПЧ-38 Белоусовым Д.А.,

от зам. ПЧ-38 Соскова А.Г., что является прямым нарушением требований пункта 16 приложения № 12 к ИДП.

В нарушение требований пункта 7 Регламента диспетчерского управления движением поездов ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 9 ноября 2009 г. № 2281р (далее – Регламента № 2281р), диспетчерами поездными ослаблен контроль за своевременностью и правильностью ввода информации в АС ГИД «Урал-ВНИИЖТ». Так, из-за недостоверного ввода информации о времени явки локомотивных бригад дежурными по станции Рубцовск Яковлевой И.А. и Бердск Мечковой А.Н. 8 августа 2013 г. выявлены случаи непрерывной работы машинистов поездов № 4902 Драчева и № 6118 Колодченко более 12 часов. ДСП Белово Шкрет М.В. 13 августа 2013 г. не ввела в АС ГИД «Урал-ВНИИЖТ» информацию об отправлении хозяйственного поезда № 5102/5101.

В Западно-Сибирской дирекции управления движением сохраняются риски несанкционированного движения подвижного состава на маршруты приема, отправления поездов или перегон со станционных путей. В нарушение требований пункта 14 приложения № 6 к ПТЭ ДСП Новокузнецк-Восточный Смирнов А.П. 15 августа 2013 г. после производства маневровой работы не установил сбрасывающую стрелку № 176СС в нормальное положение (на сброс). Продольный профиль сортировочных путей на станциях Инская, Новокузнецк-Восточный, Кемерово-Сортировочный и Алтайская не соответствуют требованиям «Правил и норм проектирования сортировочных устройств на колее 1520мм – от 2003 г.». На станциях Новокузнецк-Восточный, Предкомбинат и Барнаул нарушается контроль за закреплением вагонов при ведении книг учета тормозных башмаков, используемых для закрепления подвижного состава. В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 17 марта 2008 г. № 1550 на рабочих местах дежурного по горке, маневрового диспетчера и сигнальщиков станции Кемерово-Сортировочный отсутствуют памятки по действиям работников в случае ухода вагонов.

Допущенный в период работы комиссии ЦРБ очередной случай схода подвижного состава при производстве маневровой работы на станции Барнаул, подтверждает неблагоприятный прогноз. Причиной данного случая послужило неубеждение составителем поездов Пожидаевым В.В. в надежном сцеплении вагонов и закрепление вагона без касания полоза тормозного башмака обода колеса. В результате вагон пришел в самопроизвольное движение и на стрелочном переводе № 94 столкнулся с группой вагонов, переставляемых с пути № 18. Данный случай говорит о том, что руководителями Западно-Сибирской дирекции управления движением, службы движения и ДЦС не организована работа начальников станций по профилактике и исключению нарушений безопасности движения, укреплению технологической дисциплины,

не принимаются действенные меры к организации профилактической работы в обеспечении безопасности движения поездов в хозяйстве перевозок.

Начальниками станций под руководством ДЦС некачественно проведена выверка станционной нормативно-технической документации в соответствии с требованиями инструкции по составлению техническо-распорядительных актов железнодорожных станций от 15 марта 2005 г. № ХЗ-3801, многие несоответствия и разночтения не выявлены. В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 5 октября 2009 г. № 2042р в пункте 3.5 ТРА станций Кемерово-Сортировочный и Барнаул не обеспечена полная взаимная изоляция маршрутов при работе 2-х и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе. В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 20 апреля 2010 г. № 2274, ключи от навесного замка сбрасывающего остряка № 1, расположенного на пути необщего пользования ИП «Иванов И.М.», примыкающего к станции Тайга, хранятся у мастера предприятия. По этим и другим причинам направлено на корректировку 29 комплектов нормативно-технической документации.

В нарушение требований положения о железнодорожной станции, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 31 мая 2011 г. № 1186р, начальниками станций не обеспечивается общее руководство структурными подразделениями смежных служб в части организации и качественного проведения комиссионных месячных осмотров станций. При проведении комиссионных месячных осмотров не выявляются отступления в содержании пути, устройств СЦБ, связи и электроснабжения, угрожающие безопасности движения. При проведении комиссионного месячного осмотра на станции Новокузнецк-Восточный 8 августа 2013 г. маршруты следования пассажирских поездов и поездов с вагонами, загруженными опасными грузами 1 и 2 класса осмотрены под председательством заместителя начальника станции. Как следствие, комиссией ЦРБ назначено проведение внеочередных комиссионных месячных осмотров на станциях Алтайская, Егозово, Курегеш, Тайга, Бердск, Ояш, Московка и Новокузнецк-Восточный.

В Западно-Сибирской дирекции управления движением не обеспечено выполнение требований Положения о ревизорах хозяйства перевозок Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2010 г. № 2752р, в части проведения ревизорами движения профилактической работы в организации обеспечения безопасности движения поездов. Во всех ДЦС ревизорами движения нарушается порядок работы в автоматизированной информационной системе контроля и анализа выполнения оперативным персоналом станций правил безопасности движения (АИС ДНЧ). Ревизоры движения Беловского ДЦС по результатам составления факторного анализа на

основе своих проверок не согласовывают корректирующие меры, направленные на улучшение состояния безопасности движения на ревизорском участке, с руководством ДЦС. Из-за низкого качества проведения технических ревизий на станциях Юность, Арлюк, Ишаново, Промышленная, Зеньково, Островская, Кондома, Абагур-Лесной, Атамановский, Батунная, Шипуново и Среднесибирская назначено их повторное проведение.

В службе движения и во всех структурных подразделениях Западно-Сибирской дирекции управления движением требования распоряжения ОАО «РЖД» от 26 марта 2013 г. № 731 в части проведения аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и производством маневровой работы на железнодорожных путях общего пользования, приняты к исполнению только с августа 2013 г. Вследствие чего, отменены испытания у 245-ти работников дирекции.

Главным инженером Западно-Сибирской дирекции управления движением Лапшиным А.Н. не обеспечено качественное техническое обучение работников станций, ДЦУП и рациональное использование имеющихся для этих целей технических средств. В нарушение требований пункта 5 Положения о технической учебе работников Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД», утвержденного приказом ОАО «РЖД» от 29 ноября 2010 г. № ЦД-154, в ДЦУП и в Тайгинском ДЦС проведение технического обучения с работниками станций Барзас, Латыши, Бирюлинская, Правотомск, Предкомбинат, Ишаново, Кемерово, Шишино, Томск I, Копылово, Томск-Грузовой, Итатка, Асино, Сахалинка, Балагачево, Улу-Юл, Сайга, Санджик, Куендат, Белый Яр определено в неспециализированных для этих целей помещениях. Более того, не организована работа вагона-тренажера для обучения работников на удаленных станциях Тайгинского ДЦС. Диспетчера поездные и работники станции Новосибирск-Главный не проходят техническое обучение с использованием тестирующих программ «АОС Д» и «АОС ДМ». В кабинетах технической учебы на станциях Кемерово-Сортировочный и Новосибирск-Главный отсутствует подключение к программному обеспечению дистанционного обучения работников хозяйства перевозок (СДО).

Упущены вопросы в организации обучения, инструктажа и подготовки дежурных по станциям и диспетчеров поездных. В ДЦУП отсутствует график выезда диспетчеров поездных на совещания с локомотивными бригадами, проводимых в локомотивных депо обслуживаемых участков. В 2012 г. при нормативе не реже одного раза в полугодие, из 167-ми диспетчеров поездных только 16 выезжали в локомотивные депо. В нарушение требований телеграфного указания МПС России от 30 ноября 1996 г. № 1523 А диспетчерам поездным не проводится повторно-предупредительный инструктаж по безопасности движения. В нарушение требований пункта 5

Положения о дополнительном профессиональном и бизнес образовании руководителей и специалистов холдинга ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 16 января 2012 г. № 42р, 28 диспетчеров поездных и 102 дежурных по станциям не посещали курсы повышения квалификации более 3-х лет. В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 29 декабря 2009 г. № 22520 руководителями Новосибирского ДЦС не проведены собеседования с 12-ю дежурными по станции из 23-х принятых на должность в 2012-2013 гг. Аналогичное нарушение выявлено в Новокузнецком центре организации работы железнодорожных станций.

Большинство руководителей Западно-Сибирской дирекции управления движением, ДЦС и железнодорожных станций не выстраивают систему организации обеспечения безопасности движения, тем самым нарушая принцип системного подхода к выработке и реализации управленческих решений. Принимаемые решения, зачастую носят безадресный и формальный характер, ход реализации ранее принятых управленческих решений не рассматривается, должных выводов не делается. Как следствие, проведенным анализом выявленных факторов риска установлено, что в хозяйстве перевозок Западно-Сибирской дирекции управления движением высока степень вероятности возникновения таких событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, как столкновение и сход подвижного состава при маневрах, а также несанкционированное движение подвижного состава.

По результатам проведения контрольной проверки комиссией ЦРБ применено 77 предупредительных мер, в том числе: направлено на корректировку 29 нормативно-технических документа; изъято 3 талона-предупреждения; направлено на собеседование 20 человек; отменены испытания в 8-ми комиссиях у 245 человек; назначено 4 внеочередных инвентаризации тормозных башмаков; назначено повторное проведение технических ревизий на 11-ти станциях и 1 внутренний технический аудит 2-го уровня; отменен 1 комиссионный месячный осмотр.

В службе коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Западно-Сибирской дирекции управления движением, Дирекции по управлению терминально-складским комплексом, Западно-Сибирском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания (Щ Иванов П.А., ЦМ Хронопуло С.Н., Д Рахимжанов Д.М., ДМ Школдин Н.В., ТЦФТО Сарычев И.А.) За 7 месяцев 2013 г. в хозяйстве коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Западно-Сибирской дирекции управления движением и дирекции по управлению терминально-складским комплексом событий, связанных с нарушением правил безопасности

движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также отказов технических средств 1 и 2 категории по вине работников хозяйства не допущено, как и за аналогичный период 2012 г.

Руководители Западно-Сибирской дирекции управления движением, управления терминально-складским комплексом и территориального центра фирменного транспортного обслуживания не обеспечили выполнение требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ) и других нормативных документов МПС СССР ОАО «РЖД».

Не приведены в соответствие требованиям ПТЭ технические устройства, направленные на обеспечение безопасности движения.

Из 9 комплектов эксплуатируемых на железной дороге Автоматизированных систем коммерческого осмотра поездов вагонов (АСКО ПВ) только 3 оборудованы взвешивающими рельсами РТВ-Д, позволяющим передавать информацию с напольных устройств на терминал оператора пункта коммерческого осмотра, в соответствии с требованиями пункта 33 ПТЭ на станциях Инская, Московка, Входная. На станции Инская с июля 2011 г. взвешивающий рельс в нерабочем состоянии. Весы находятся в эксплуатации с 2008 г., полностью выработан ресурс по предельному количеству циклов нагружения – разгружения тензодатчиков.

На железной дороге не обеспечено выполнение требований статьи 26 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» по определению массы груза с целью исключения отправления вагонов с перегрузом сверх трафаретной грузоподъемности. За 7 месяцев 2013 г. станциями Западно-Сибирской дирекции управления движением погружено 32/32 вагона с перегрузом сверх трафаретной грузоподъемности. Из 32 вагонов, 8 выявлены на станциях отправления, 4 при контрольных перевесах на соседних станциях. В результате 20 вагонов отправлены со станций Западно-Сибирской железной дороги с потенциальной угрозой безопасности движения.

По состоянию на 1 августа 2013 г. на станциях Западно-Сибирской дирекции управления движением установлено 40 единиц вагонных весов. Реальная потребность намного больше. В Кузбасском регионе из 36 углепогрузочных станций вагонные весы установлены только на 8.

Процесс старения вагонных весов продолжает опережать темпы их модернизации. По состоянию на 1 августа 2013 г. на дороге эксплуатируется более нормативного срока 62,7% весов. В Кузбасском регионе средний износ вагонных весов составляет 63%. Инвестиционной программой в 2013 г. предусмотрена установка только 1 весов – на станции Кийзак.

Руководители дирекции по управлению терминально-складским комплексом и Западно-Сибирской дирекции управления движением не обеспечили работу технических средств, направленных на повышение обеспечения безопасности движения поездов. Допущены случаи длительных неисправностей вагонных весов и взвешивающих рельсов.

На станции Терентьевская с 25 декабря 2012 г. по 13 февраля 2013 г. из-за повреждения сигнального кабеля и с 26 июня 2013 г. по настоящее время весы из-за просадки весового участка, на станции Новокузнецк-Восточный с 18 апреля 2013 г. по 8 июля 2013 г. из-за проведения капитального ремонта пути, Междуреченск с 15 по 29 марта 2013 г. из-за повреждения кабеля и Ленинск-Кузнецкий I с 15 по 29 марта 2013 г. из-за показания ложного перегруза.

На станции Алтайская допускаются случаи нарушения при оформлении результатов определения массы груза, 16 августа 2013 г. принят к перевозке вагон № 56598634 с ломом черных металлов весом 55 т., в книге перевесок формы ГУ-36 указан вес груза 64,55 т., что не соответствует фактической массе согласно отвесов.

В Новосибирском центре организации работы станций не проведены предусмотренные корректирующими мероприятиями по минимизации риска отправления вагонов с перегрузом сверх трафаретной грузоподъемности, разработанными на основании факторного анализа совещания с грузоотправителями, имеющими вагонные весы на станциях Бердск, Клещиха, Каргат, Линево, Ложок, Сибирская, Тогучин, Чулымская.

Нарушаются требования телеграфного указания ОАО «РЖД» от 4 марта 2011 г. № ЦДМК-10/1 в части передачи в Центральную дирекцию управления движением информации о состоянии технических средств, находящихся на ее балансе. Ежемесячно передавалась информация о неисправности взвешивающего рельса на станции Инская с июля 2011 г. В тоже время не передавалась информация о неисправности более 1-х суток систем АСКО ПВ на станциях: Инская отсутствие записи поездов в архив, с 31 января по 2 февраля 2013 г., с 23 по 25 февраля 2013 г., с 20 по 22 июля 2013 г., ложное срабатывание зон негабаритности с 09 по 10 января 2013 г., с 3 по 4 апреля 2013 г., с 21 по 22 апреля 2013 г., с 7 по 9 июня 2013г., Входная невозможность просмотра записи архива для повторного осмотра с 12 мая 2013 г. по настоящее время, неисправности датчика габарита погрузки с 11 по 29 января 2013 г.. О неисправностях взвешивающих рельсов на станциях Входная с 29 мая по 1 июня 2013 г., с 25 июня по 1 июля 2013 г. и Московка с 7 по 8 мая 2103 г. Несмотря на неоднократные обращения в Центральную дирекцию управления движением, обновление взвешивающего рельса РТВ-Д по станции Инская в инвестиционную программу 2013 г. не запланировано.

В Западно-Сибирском центре фирменного транспортного обслуживания не выполнены Мероприятия по организации обеспечения безопасности движения поездов на 2013 г., не назначены ответственные работники за внесение поступающих изменений и дополнений в нормативные документы, в том числе в Правила перевозок грузов, Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (далее -ТУ).

Не обеспечено выполнение требований 23 статьи Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части соблюдения Требований технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

Руководителями Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Западно-Сибирской дирекции управления движением не организовано выполнение регламента многоступенчатого контроля по обеспечению безопасности движения поездов при приеме груза к перевозке и в пути следования, утвержденного ОАО «РЖД» 3 октября 2011 г. № 284 и пункта 8.2 главы 1 ТУ в части наличия в вагонном листе подписи работника станции, ответственного за проверку соблюдения грузоотправителем требований технических условий. Агентами СФТО допускаются случаи оформления перевозочных документов на вагоны с грузом, размещение и крепление которого не проверено работниками станции с отметкой в вагонном листе на станциях Углерод 16 августа 2013 г. 23-х вагонов №№ 54993274 - 56140700 груз уголь и Новокузнецк-Северный 9 августа 2013 г. вагона № 67526152, груз прокат черных металлов.

В Новокузнецком транспортно-экспедиционном центре возвращены для повторного проведения технического обслуживания погруженные фитинговые платформы №№ 935453453, 94308350, 94298221. В нарушение телеграфного указания ОАО «РЖД» от 30 декабря 2006 г. № ВП-1553 на вагоны не нанесена меловая разметка в виде буквы «Ф», заключенной в треугольник. Возвращена на исправление платформа № 935453453, погруженная в нарушение требований пункта 3.2 главы 1 Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах и пункта 4.2.2 Должностной инструкции приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 15 февраля 2005 г. № 198р., торцевые борта платформы не заперты на клиновые запоры.

В нарушение требований пункта 7.1.1.5 ТУ на Барнаульском участке Барнаульской дистанции погрузочно-разгрузочных работ погружены без предъявления грузоотправителем ООО «Акварель» эскизов размещения и крепления трансформаторов 4 апреля 2013 г. вагон № 52454204 и 18 июля 2013 г. вагон № 52693215. В то же время на рабочем месте начальника участка и приемосдатчиков находятся не согласованные в установленном порядке

схемы размещения и крепления грузов, способы размещения и крепления которых не предусмотрены ТУ (НТУ) и эскизы размещения и крепления груза.

На станции Черкасов Камень 14 августа 2013 г. предъявлены грузополучателю ООО «Шахта № 12» для устранения коммерческих неисправностей вагоны №№ 55896914, 55896922, 55897086, не очищенные от остатков ранее перевозимых грузов, в нарушение требований пункта 5.5 главы 1 ТУ.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 30 декабря 2006 г. № ВП-1553 в технологическом процессе работы Новокузнецкого транспортно-экспедиционного центра Кемеровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, не предусмотрено проводить проверку нанесения меловой разметки в виде буквы «Ф», заключенной в треугольник на вагоны, признанные исправными после проведения технического обслуживания и подготовки под погрузку фитинговых платформ.

В должностных инструкциях приемосдатчика груза и багажа Барнаульского участка Барнаульской дистанции погрузочно-разгрузочных работ в перечень нормативных документов не включена Типовая должностная инструкция приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД» утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 15 февраля 2005 г. № 198р. В должностной инструкции приемосдатчика груза и багажа и технологическом процессе Барнаульского участка на приемосдатчиков не возложена проверка соблюдения грузоотправителями требований ТУ.

В нарушение телеграфного указания ОАО «РЖД» от 22 июня 2011 г. № 3/2157 Технологический процесс работы КПБ станции Алтайская не согласован с Западно-Сибирской дирекцией по управлению терминально-складским комплексом, при осуществлении работниками Барнаульской дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций исправления коммерческих неисправностей.

В нарушение Правил коммерческого осмотра поездов и вагонов» от 29 декабря 1995 г. № ЦМ-360 и Технологического процесса работы КПБ на станции Алтайская допускаются случаи проведения коммерческого осмотра в одно лицо.

В Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом в 2013 г. технические аудиты не проводились. В дирекции отсутствуют квалифицированные специалисты, обученные методикам СМК и проведению технического аудита. Главные процессы не описаны и не декомпозированы, отсутствуют матрицы ответственности руководителей.

Начальник Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Школдин Н.В. не выполняет нормативы личного участия в обеспечении безопасности движения поездов. При рассмотрении с руководителями механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ состояния безопасности движения за июнь 2013 г. не рассматривал случай отцепки вагона на станции Локоть Казахских железных дорог 8 июня 2013 г.

Начальник Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Школдин Н.В. формально проводит разборы случаев отцепки вагонов. При расследовании случая отцепки вагона № 58576059 груз металлоконструкции на станции Алтайская 19 января 2013 г. из-за нарушения габарита погрузки, не выявляет нарушений расследования данного случая начальником Барнаульской дистанции погрузочно-разгрузочных работ и складских операций Башариным А.М. Фактически случай отцепки вагона был допущен на станции Сольвычегодск Северной железной дороги. Эскиз размещения и крепления груза разработан в нарушение требований ТУ (отменен комиссией ЦРБ), согласно эскиза размещение и крепление груза произведено по главе 5 ТУ (размещение и крепление груза с плоской опорой), в протоколе начальника дистанции предусматривается изучение с приемосдатчиками глав 3 ТУ (размещение металлопродукции).

В Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом не разработаны корректирующие мероприятия по допущенным в 2013 г. 4-м случаям отцепки вагонов на ПКО.

Первый заместитель начальника службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Гундырев К.С. при проведении проверки в день безопасности 06 февраля 2013 г. на станции Копылово не проверял в книге формы ГУ-75 выполнение ревизорских указаний. Начальник Территориального центра фирменного транспортного обслуживания Сарычев И.А. в марте 2013 г. не включен в график и не принимал участие в проведении дня безопасности.

Начальниками Новосибирского, Беловского центров организации работы железнодорожных станций нарушаются требования приказа МПС СССР от 5 марта 1987 г. № 8ЦЗ. Подвергнуты испытаниям в знании нормативных документов по коммерческой эксплуатации после назначения на должность начальники станций Линево Корняков А.В., Углерод Алексеев И.И., заместитель начальника станции Клешиха Кишкин Т.В.

Комиссией ЦРБ установлено, что в хозяйстве коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Западно-Сибирской дирекции управления движением остается вероятность возникновения таких событий, как отцепка вагона от поезда на промежуточной станции из-за нарушения технических условий погрузки, угрожающих безопасности движения, в дирекции по управлению терминально-складским комплексом – развал груза в пути следования и отцепка вагона от поезда на промежуточной станции из-за нарушения технических условий погрузки, угрожающих безопасности движения.

При проверке приняты 33 профилактические меры, в том числе направлено на проверку размещения крепления груза 24 вагона, оформленных в нарушение Регламента многоступенчатого контроля по обеспечению безопасности движения поездов, направлено на переработку 3 технологических процесса и должностная инструкция, направлен на исправление нарушений ТУ 1 вагон, направлены на повторное проведение технического обслуживания 3 вагона, отменен эскиз размещения и крепления.

Обеспечение безопасности движения поездов при перевозке опасных грузов (НЗ-1 Голомолзин В.Г., ЦД Иванов П.А., Д Рахимжанов Д.М., ЦДИ Супрун В.Н., ДИ Шевцов Е.А.). За 7 месяцев 2013 г. на железной дороге допущено 5/22 инцидентов с опасными грузами, на сети железных дорог 17/29 инцидентов с вагонами, принятыми к перевозке на станциях Западно-Сибирской железной дороги. В среднем по сети железных дорог один инцидент, связанный с течью опасного груза, перевозимого наливом в вагонах-цистернах, приходится на 10680 погруженных цистерн, на Западно-Сибирской железной дороге на 12683.

На железной дороге крайне неудовлетворительно организована профилактическая работа с опасными грузами.

Заместители начальника железной дороги (по территориальным управлениям) Шапуленко Е.В., Грицай А.В., Макаренко С.И., Терентьев В.В. на заседаниях Территориальных комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (далее ТКЧС) при рассмотрении вопроса организации обеспечения безопасности движения при перевозке опасных грузов, рассматривают только инциденты с опасными грузами, допущенные на сети железных дорог с вагонами, принятыми к перевозке на станциях Западно-Сибирской железной дороги. Корректирующие мероприятия направлены только на недопустимость выхода на инфраструктуру ОАО «РЖД» технически неисправных вагонов и соблюдение грузоотправителями требований правил перевозок опасных грузов.

Заместители начальника железной дороги – председатели комиссий ТКЧС по Омскому Шапуленко Е.В. и Алтайскому Терентьев В.В. регионам не

обеспечили выполнение требований пункта 6.1 протокола заседания Центральной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций ОАО «РЖД» от 12 марта 2013 г. № ШШ 3 пр. В приказах об образовании Территориальных комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций не определена персональная ответственность ее членов за обеспечение гарантированной безопасности перевозки опасных грузов.

Не организована разработка технологических, технических и организационных мероприятий, направленных на соблюдение перевозчиком требований Правил перевозок опасных грузов, не определены полномочия и взаимная ответственность участников процесса перевозки опасных грузов на каждом этапе перевозки в целом по процессу.

В мероприятиях комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций Новосибирского и Алтайского регионов не отражены вопросы профилактической работы по обеспечению безопасности движения при перевозке опасных грузов.

Не выполняется план работы комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций Омского территориального управления. Председатель комиссии Шапуленко Е.В. не участвует в разборах случаев аварийных ситуаций при перевозке опасных грузов. Отсутствуют анализы по обеспечению безопасности движения при перевозке опасных грузов отдела инфраструктуры и заместителя главного инженера по Омскому территориальному управлению. В анализе Омского центра организации работы станций рассмотрены только инциденты с опасными грузами.

На железной дороге не организована работа по расследованию и учету нарушений безопасности движения при перевозке опасных грузов. Не приняты к учету инциденты с опасным грузом, допущенные на станции Правотомск 24 мая 2012 г. течь топочного мазута через верхний сливной клапан цистерны № 50472455 и на станции Инская 18 февраля 2013 г. течь топочного мазута из-за нарушения целостности котла цистерны № 73203812, принятой к перевозке на станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги. Начальники Новосибирского Артюхов В.С. и Тайгинского Биценюков И.А. центров организации работы станций, расследовавшие вышеуказанные случаи, не приняли меры по передаче информации в аппарат Главного ревизора Западно-Сибирской железной дороги, для ввода данных в систему АС РБ.

Нарушаются требования 3 главы Правил перевозок опасных грузов при перевозке опасных грузов 1 класса опасности (ВМ).

На станции Черкасов Камень систематически не выполняется норма нахождения вагонов с опасным грузом 1 класса опасности (ВМ) в ожидании отправления со станции (6 часов). Только за период апрель – июль 2013 г. среднее время в ожидании отправления составляет 43 часа, что в семь раз

превышает нормативное время от момента выводки вагонов с подъездного пути до отправления.

На станции Московка 20 июля 2013 г. при проведении технического обслуживания вагонов, погруженных ВМ, в поезде № 2342ВМ не предъявлен к техническому обслуживанию вагон № 24485443, 22 июля 2013 г. в наряде допуске № 77 на производство маневровой работы с вагонами, загруженными грузами ВМ, в графе № 2 после номера поезда не указан индекс ВМ.

В нарушение требований пункта 30 приложения 6 к Правилам технической эксплуатации железных дорог в части запрета роспуска с горки вагонов с опасными грузами, имеющими трафарет «С горки не спускать». На станции Инская 8 августа 2013 г. допущен роспуск порожнего вагона № 50016088 из-под опасного груза «Метанол».

Начальники Омского Финадеев А.А. и Новокузнецкого Колосов А.Ю. центров организации работы станций не обеспечили приведение в соответствие с требованиями Правил перевозок опасных грузов и других нормативных документов, технологических процессов работы станций.

В технологическом процессе работы станции Комбинатская не соответствует требованиям пункта 2.1.20 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам и пункта 3.1.3 Правил перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа. Не указан предельно допустимый срок – 24 часа, начала погрузки вагонов опасными грузами после проведения технического обслуживания.

В технологическом процессе работы станции Новокузнецк-Северный предусмотрен «осмотр вагонов в техническом и коммерческом отношении перед погрузкой опасных грузов производится не позднее 24 часов с момента окончания технического обслуживания» (пункт 4.7.1).

В положении о порядке определения пригодности вагонов под погрузку опасных грузов на подъездном пути ООО «ЕВРАЗ ЗСМК» на станции Новокузнецк-Северный, в нарушение требований пункта 2.1.20 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, предусмотрено в свидетельстве о техническом состоянии вагона заполнение графы «станция назначения» после окончания погрузки вагона.

На станции Новокузнецк-Северный не выполняются требования пункта 3.1.3 Правил перевозок грузов наливом в вагонах-цистернах в части представления грузоотправителями свидетельств о техническом состоянии собственных вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов, подтверждающих техническую исправность котлов, арматуры и универсальных сливных приборов, гарантирующих безопасность перевозки конкретного опасного груза. В свидетельствах №№ 3941, 3942 о техническом состоянии вагонов №№ 55333926, 55292866 не указаны дата и место постройки, технического

освидетельствования котла, проведения деповского и капитального ремонта, в свидетельстве № 3975 на вагон № 50522036 не указаны место постройки, дата и место технического освидетельствования котла, проведения деповского и капитального ремонта.

На станции Новокузнецк-Северный 8 августа 2013 г. при проведении технического обслуживания вагон-цистерна № 51272422 признана годной под погрузку опасного груза Бензол, на вагон нанесены трафареты «Бензол». «Х», грузоотправителем ООО «ЕРАЗ ЗСМК» на данный вагон предъявлено свидетельство № 4323 о техническом состоянии вагона, гарантирующее в нем безопасную перевозку груза толуол (номер ООН 1294), согласно технического паспорта в вагоне разрешена перевозка (модель 15/121) грузов Смолы каменноугольные, Бензол.

На станции Предкомбинат техническое обслуживание вагонам №№ 57784514, 57784506 проводилось 08-00 до 08-10 8 августа 2013 г., согласно вагонного листа начало погрузки вагонов грузом хлор 7 августа 2013 г. 08-10 на пути необщего пользования ООО ПО «Химпром».

В Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не обеспечено выполнение требований распоряжения МПС России от 30 сентября 1990 г. № Г-2135у в части выделения для проведения технического обслуживания вагонов перед погрузкой опасных грузов наиболее опытных дополнительно обученных специалистов.

На станции Копылово запрещено проведение технического обслуживания вагонов перед погрузкой опасными грузами. На станции список осматривщиков вагонов, ответственных за проведение технического обслуживания вагонов перед погрузкой опасных грузов, не соответствует приказу начальника эксплуатационного вагонного депо Тайга от 17 мая 2013 г. № 11098.

Отменен приказ начальника эксплуатационного вагонного депо Входная Бобкова В.А. от 1 января 2013 г. № 01/01 о назначении осматривщиков вагонов для проведения технического осмотра специальных вагонов, предназначенных для перевозки опасных грузов.

В ходе контрольной проверки в структурных подразделениях службы вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры были вскрыты нарушения при техническом обслуживании грузовых поездов с опасными грузами. На станции Комбинатская 9 августа 2013 г. отменена техническая готовность грузовому поезду с опасными грузами бензин, дизельное топливо, выявлено 17 неисправностей в 14 вагонах.

Руководители Западно-Сибирского центра фирменного транспортного обслуживания не обеспечили выполнение мероприятий по обеспечению безопасности движения поездов. Первый заместитель начальника центра Главчев Е.П. и главный инженер центра Решетников О.В не проверяли

правильность оформления перевозочных документов в части правильного указания грузоотправителем необходимых отметок об опасности на станциях Прокопьевск 5 июня 2013 г. и Карбышево I 3 апреля 2013 г.

Начальник службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Шерстобитов В.А. при рассмотрении течи опасного груза ксилол из специализированного контейнера-цистерны, допущенной 26 июня 2013 г. на станции Екатеринбург-Сортировочный Свердловской железной дороги не выявил нарушений, допущенных начальником станции Комбинатская Вышиденко Я.И. и начальником Омского центра организации работы станций Финадеевым А.А., которые при расследовании данного случая рассматривали соблюдение грузоотправителем требований Правил перевозок грузов наливом в вагонах цистернах и вагонах бункерного типа, перевозка данного груза осуществляется на особых условиях.

Проведенным анализом выявленных факторов риска комиссией ЦРБ установлено, что на железной дороге возросла вероятность наступления таких событий, как отцепка вагона в пути следования на промежуточной станции и инцидентов с опасными грузами.

При проверке принята 21 профилактическая мера, в том числе направлено на переработку 2 технологических процесса и 1 технология, отменен 1 приказ, запрещено проведение технического обслуживания на 1 станции, запрещена погрузка 1 вагона, выявлено 2 инцидента с опасным грузом не принятых к учету, отставлено по техническому состоянию 14 вагонов-цистерн.

В Западно-Сибирской дирекции тяги (и.о. ЦТЗ-1 Путинцев С.В., Т Ахмадеев С.Б.) за 7 месяцев 2013 г., в сравнении с аналогичным периодом 2012 г., количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, снижено на 40% (10/6), число отказов 1, 2 категории уменьшилось на 45,4% (59/108). Тем не менее, рост событий отмечен в эксплуатационных локомотивных депо (далее – локомотивное депо) Тайга (0/1) и Новосибирск (0/1). Однако, приведенные данные не отражают истинного положения дел, так как, комиссией ЦРБ были выявлены случаи не расследованных и не принятых к учету событий и отказов технических средств.

Руководители Западно-Сибирской дирекции тяги (далее – дирекция) и структурных подразделений не организовали выполнение требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ), Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р (далее – Стратегия), нормативных документов ОАО «РЖД» и МПС России.

Начальником Западно- Сибирской дирекции тяги Ахмадеевым С.Б. и руководителями эксплуатационных локомотивных депо не приняты к исполнению требования стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД 1.05.514.1-2009 «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 2 июля 2009 г. № 1150р. Как следствие, в дирекции и эксплуатационных локомотивных депо не организовано обучение членов аудиторских групп. Кроме того, в 2013 г. в локомотивных депо проведен только один аудит по охране труда.

Руководством дирекции и локомотивных депо реализация Стратегии осуществляется с нарушениями требований нормативной документации, в результате чего, квалификация членов рабочих групп по составлению «Факторного анализа» не соответствует утвержденным требованиям. Не организовано проведение совещаний рабочих групп по вопросам внедрения Стратегии.

Руководством дирекции не выполняются требования «Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «РЖД» утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р (далее - Методические указания), в части соблюдения порядка проведения совещаний с работниками локомотивных бригад. Как результат, на совещаниях не разбираются нарушения, выявленные при проведении целевых проверок, нарушения по выполнению регламента служебных переговоров, не рассматриваются вопросы, связанные с техническим обучением. Допускаются случаи не информирования работников о нарушениях безопасности движения, допущенных на сети железных дорог. В нарушение требований главы 5 «Методических указаний», проводимые в «День безопасности» проверки неэффективны, существенные замечания не выявляются, действенных мер не принимается. В локомотивных депо Белово, Барнаул в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 8 июля 2013 г. № 1521р не пересмотрен перечень вопросов, рассматриваемых в ходе проведения «Дня безопасности».

В дирекции не выполнены 2 из 17 пунктов организационно-технических мероприятий, разработанных по результатам технической ревизии, проведенной комиссией ЦРБ в 2012 г.: в комиссии дирекции не проведена внеочередная проверка знаний «Положения о машинисте-инструкторе локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р у 5-и машинистов-инструкторов; руководством дирекции не организовано проведение «Дня безопасности» 24 апреля 2013 г.

Руководителями центральной дирекции тяги в нарушение требований пункта 6 протокола от 11 апреля 2012 № АТ-28/пр, на Западно-Сибирской железной дороге не разработан регламент учета непроизводительных расходов

и проведения корректировок бюджета затрат функциональных филиалов, дочерних обществ и других подразделений, по вине которых допущены потери от нерационального использования локомотивных бригад.

Начальник дирекции Ахмадеев С.Б. и заместитель начальника дирекции по подвижному составу Сафронюк Б.К. не обеспечили выполнение требований пункта 1 приложения № 5 ПТЭ и требований распоряжения ОАО «РЖД» от 17 января 2005 г. № 3р в части выдачи в эксплуатацию локомотивов с перепробегами от плановых видов текущих ремонтов. Выявлено 14 локомотивов с перепробегом от плановых видов текущего ремонта в объеме ТР-2, ТР-3.

Начальник дирекции Ахмадеев С.Б. не обеспечил контроль за эксплуатацией локомотивных регистраторов переговоров типа РПЛ-2. В нарушение требований пункта 5.1. телеграфного указания ОАО «РЖД» от 13 мая 2013 г. № 7548, в локомотивном депо Белово эксплуатируются 14 электровозов серии ВЛ10У, на которых из-за неисправности блоков РПЛ и отсутствия запасных, полностью демонтированы устройства, предназначенные для контроля за порядком ведения регламента служебных переговоров.

В дирекции, в нарушение требований ПТЭ на локомотивах приписного парка используется 2359 комплектов приборов безопасности с истекшим сроком службы: САУТ-ЦМ/485 - 56 комплектов; КЛУБ - 96 комплектов; КПД - 100 комплектов; ЗСЛ2М - 500 комплектов; АЛСН - 520 комплектов; радиостанций - 1135 комплектов.

Из-за непринятия конкретных мер со стороны начальника дирекции тяги Ахмадеева С.Б., его первого заместителя Соловьева В.В. и начальников локомотивных депо увеличилось число часов сверхурочной работы локомотивных бригад. По итогам 7 месяцев 2013 г. локомотивными бригадами отработано 515,7 тыс. часов сверхурочной работы, рост по отношению к аналогичному периоду прошлого года составил 17,4% или 76,4 тыс. часов. Рост часов сверхурочной работы допущен в эксплуатационных локомотивных депо Карасук на 57%, Новосибирск на 14,6%, Тайга на 69,9%, Новокузнецк на 26,1%, Топки на 30,9%, Барнаул на 78,7%. Наихудшее положение по количеству часов сверхурочной работы сложилось в локомотивном депо Белово, где их рост составил - 82,2%.

В нарушение требований приказа ОАО «РЖД» от 18 декабря 2012 г. № ЦТ-122 начальник дирекции Ахмадеев С.Б. не проводит разборы по использованию рабочего времени локомотивных бригад. Отчеты начальников резерва локомотивных депо по организации режима труда и отдыха локомотивных бригад проводятся поверхностно, причины роста непроизводительных потерь не определяются, корректирующие меры не разрабатываются.

В дирекции не выполняются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 17 июля 2012 г. № ЦТ-65/р в части ведения «Журнала учета продления непрерывной продолжительности рабочего времени локомотивных бригад дирекции тяги». В нарушение требований пункта 3.3.3. не ведется нумерация приказов с нарастающим итогом с первого до последнего числа каждого месяца. В нарушение требований пункта 3.4.1. не указывается время продления непрерывной продолжительности рабочего времени, не всегда указывается причина продления непрерывной продолжительности рабочего времени, отсутствуют личные подписи начальника дирекции. В локомотивном депо Барнаул выявлено, что в нарушение требований пункта 2.6 распоряжения ОАО «РЖД» от 17 июля 2012 г. № ЦТ-65/р, машинистами находящимися в командировке допускаются случаи изъятия модулей памяти до окончания смены и прибытия другой локомотивной бригады. При повторной дешифрации модулей памяти КЖД-ЗП снятых с локомотива ТЭМ2 № 6158 выявлено, что машинист Елохин А.В. (ТЧЭ Омск) 12 августа 2013 г. принимает локомотив в 17 час 03 мин, снимает модуль № 4787 в 04 час 32 мин, за 28 минут до окончания смены. Машинист Крупяк Н.Г. (ТЧЭ Омск) начинает работу 12 августа 2013 г. в 05 час 07 мин снимает модуль № 4017 в 16 час 22 мин, за 38 минут до окончания смены. По данным случаям разбор не проводился, причина не установлена. В этом же локомотивном депо не выполняются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 24 сентября 2010 г. № 2005р в части организации работы командированных локомотивных бригад. В нарушение требований пункта 21 данного распоряжения, в отделе кадров отсутствуют копии заключений о допуске к самостоятельной работе командированных бригад на новых участках обслуживания, записанные в служебном формуляре машиниста формы ТУ-57. В нарушение правил внутреннего трудового распорядка, начальником депо Новоселовым Д.А. (протоколы № 252 и № 253) аттестация работникам прикомандированной бригады в составе машиниста Яшина В.А. и помощника машиниста Кулакова С.Ю. проведена 10 августа 2013 г., в выходной день.

Начальник дирекции Ахмадеев С.Б. не обеспечил выполнение требований Федерального закона от 30 июня 2006 г. № 90-ФЗ в части соблюдения условий, когда продолжительность сверхурочной работы не должна превышать для каждого работника более 120 часов в год. На текущий момент 202 работника локомотивных бригад эксплуатационных локомотивных депо выработали более 120 часов сверхурочной работы, при этом 16 работников выработали более 180 сверхурочных часов и 6 человек выработали более 250 часов сверхурочной работы.

Несмотря на неоднократные указания ОАО «РЖД» о проверке личных дел машинистов локомотивов, в дирекции эта работа проведена неудовлетворительно. В эксплуатационном локомотивном депо Новосибирск

выявлены случаи назначения на должность машиниста без проведения аттестации на знание ПТЭ и иных нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

В самой дирекции и в локомотивных депо систематически нарушается порядок проведения аттестации работников ОАО «РЖД», установленный распоряжением ОАО «РЖД» 26 марта 2013 г. № 731р.

В эксплуатационных локомотивных депо Новокузнецк, Топки и Белово не выполняются требования «Положения по организации расшифровки лент скоростемеров и электронных носителей информации регистрирующих устройств локомотивов, моторвагонного подвижного состава и самоходного подвижного состава», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 22 марта 2011 г. № 577р, в части проведения аттестации техников по расшифровке на соответствие уровня знаний и профессиональной квалификации занимаемой должности.

По результатам контрольной проверки видно, что аналогичные нарушения присутствовали и раньше. Так, в нарушение требований пункта 33 приложения № 1 к распоряжению ОАО «РЖД» от 26 декабря 2005 г. № 2191р (с учетом изменений от 12 сентября 2011 г. № 1981р), указания МПС России от 28 декабря 2000 г. № Ш-3190у «Об утверждении формы РБУ-10» в дирекции выявлены случаи фиктивного проведения проверки знаний требований безопасности движения поездов работниками ОАО «РЖД». Так, в книге формы РБУ-10 указано, что 25 апреля 2012 г. и 21 декабря 2012 г. и.о. заместителя начальника дирекции по кадрам и социальным вопросам Петухова Н.Ю. принимала участие в работе комиссии, при этом в период с 23 апреля 2012 г. по 28 апреля 2012 г., и с 21 декабря 2012 г. по 24 декабря 2012 г. фактически находилась в отпуске. Таким образом, проведена проверка знаний у 12 человек.

Исполняющая обязанности заместителя начальника дирекции по кадрам и социальным вопросам Петухова Н.Ю. не обеспечила выполнение требований «Положения по организации расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации регистрирующих устройств локомотивов, моторвагонного подвижного состава и самоходного подвижного состава», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 22 марта 2011 г. № ЦТ-577р. В нарушение требований пункта 7.4, техники по расшифровке скоростемерных лент не направляются на курсы повышения квалификации в установленные сроки (1 раз в три года). На сегодня 10 техников по расшифровке скоростемерных лент необходимо направить на курсы повышения квалификации.

В дирекции нарушаются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 22 марта 2011 г. № 577р «Положение по организации расшифровки лент скоростемеров и электронных носителей информации регистрирующих

устройств локомотивов». В депо Новосибирск, Тайга, Топки и Белово выявлены замечания по порядку расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей. Выявлены неудовлетворительные знания техниками по расшифровке скоростемерных лент требований нормативных документов.

Отсутствие целенаправленной кадровой политики, непринятие мер к созданию резерва специалистов, привело к тому, что в дирекции систематически не выполняются требования пункта 6 «Положения о машинисте-инструкторе локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р, в части соблюдения условий назначения машинистов на должность машиниста-инструктора. Всего в период с 2007 по 2013 г. с нарушением вышеуказанных требований в дирекции назначено на должность машиниста-инструктора 16 человек, при этом машинисты локомотивного депо Новосибирск Хомченко М.А. проработал в этой должности 1 год 6 месяцев, машинист Завгородний К.Г. – 2 года 6 месяцев.

В итоге, в локомотивных депо Новосибирск, Барнаул, Тайга и Омск в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р машинисты-инструктора локомотивных бригад при опросе показали неудовлетворительный уровень знаний нормативных документов. Основные замечания это, неудовлетворительные знания периодичности проведения КИП. Отсутствие знаний ПТЭ и «Регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2817р, в части порядка прекращения действия автоблокировки, и порядка действий локомотивных бригад в случае выхода из строя устройств АЛСН. В локомотивном депо Белово в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 31 октября 2012 г. № 2175р не проводится техническое обучение машинистов-инструкторов. Кроме того, с вводом в действие распоряжения ОАО «РЖД» от 7 мая 2013 № 1066р «О вводе в действие пилотного проекта организации работы машинистов-инструкторов локомотивных бригад» не определен порядок проведения технического обучения руководителей колонн и инспекторов.

В локомотивных депо Барнаул, Омск, Новокузнецк и Новосибирск процесс организации работы машинистов-инструкторов становится критическим. В данных локомотивных депо по-прежнему не выполняются требования «Регламента организации эксплуатационной работы локомотивных бригад и обеспечения безопасности движения эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги - филиала ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 2 апреля 2013 г. № ЦТ-55р, и требований распоряжения ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р, в части проведения целевых поездок, учета посещаемости локомотивными бригадами технических

занятий и производственных совещаний. Машинисты-инструкторы перед проведением КИП не проверяют файлы РПС САУТ и скоростемерные ленты. Не проводится работа по принятию у работников локомотивных бригад ежеквартальных зачетов по действиям в нестандартных ситуациях, и при неисправностях тягового подвижного состава. Не ведется профилактическая работа с локомотивными бригадами, которым при проведении КИП и ЦПр назначаются дополнительные занятия с принятием зачетов по тематике допущенного нарушения. В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 28 марта 2013 г. № 3/9313 работники, допустившие грубые нарушения, связанные с безопасностью движения поездов не направляются на внеочередную аттестацию.

Руководители дирекции самоустранились от выполнения должностных обязанностей. В результате, во всех локомотивных депо руководителями по-прежнему не выполняются нормативы личного участия в вопросах обеспечения безопасности движения поездов, утвержденные приказами дирекции тяги-филиала ОАО «РЖД» от 14 сентября 2012 г. № ЦТ-105 и от 8 февраля 2012 г. № ЦТ-20.

В локомотивных депо Барнаул, Тайга и Новосибирск не выполняются требования распоряжений ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р и от 18 июня 2013 г. № ЦТ-96р в части организации и проведения отчетов машинистов-инструкторов. Не проводятся еженедельные предварительные отчеты машинистов-инструкторов у заместителей начальника депо по эксплуатации и у начальников локомотивных депо.

В нарушение требований пункта 3.13. «Инструкции о порядке использования локомотивных регистраторов переговоров РПЛ-2», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 16 мая 2011 г. № 1040р, начальники локомотивных депо не рассматривают результаты прослушивания файлов РПЛ на ежемесячных отчетах машинистов-инструкторов.

В локомотивных депо Карасук, Барнаул и Омск по-прежнему не выполняются требования «Положения об организации инструктажа локомотивных бригад ОАО «РЖД» от 5 сентября 2009 г. № 1851р в части оснащения комнат предрейсового инструктажа и своевременного ознакомления работников локомотивных бригад с телеграфными указаниями и распоряжениями ОАО «РЖД».

Начальником дирекции Ахмадеевым С.Б. не организовано выполнение требований «Положения по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 9 октября 2010 г. № 1493р, и «Положения об организации служебного расследования транспортных происшествий и иных связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного

транспорта событий на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июля 2010 г. 1419р, в части расследования и учета отказов технических средств и событий. В материалах расследований отсутствует время продолжительности отказа, выписка исполненного графика движения поездов, в справках на скоростемерные ленты не указывается конкретное время задержки поезда. В итоге отказы технических средств и события не принимаются к учету. В депо Новокузнецк при расследовании случаев затребования вспомогательных локомотивов, в нарушение требований «Регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2817р и «Регламента действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне и оказании ему помощи вспомогательным локомотивом», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 16 марта 2010 г. № 512р, начальником депо не оцениваются действия локомотивной бригады в части ведения регламента служебных переговоров с причастными работниками, задержка поезда рассматривается только с позиции определения виновного предприятия, при этом никак не классифицируется.

В дирекции не проводится профилактическая работа, регламентированная приказом МПС России от 17 апреля 2000 г. № 9Ц «О порядке организации работы с талонами предупреждений по безопасности движения». Работники, допустившие нарушения и лишённые талонов по безопасности движения не заслушиваются при проведении производственных совещаний.

Руководителями дирекции не выполняются нормативы личного участия по обеспечению безопасности движения в структурных подразделениях, утвержденных приказом ОАО «РЖД» от 18 декабря 2012 г. № ЦТ-122.

Заместитель начальника дирекции по подвижному составу Сафронюк Б.К. в нарушение требований пункта 12 во II квартале не провел проверку баз запасов и локомотивов, находящихся в запасе ОАО «РЖД». В нарушение требований пункта 14 в июле не проводил совместные разборы вопросов взаимодействия с начальником Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

По сравнению с технической ревизией, проведенной комиссией ЦРБ в 2012 г., увеличилось число недостатков в вопросах составления технической документации, выполнения должностных обязанностей руководителями, а также работниками, непосредственно обеспечивающими безопасность движения.

Проведенная контрольная проверка показала, что в дирекции тяги имеются факторы потенциального риска наступления событий, связанных с

нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, таких как: проезд запрещающего показания сигнала светофора; столкновение пассажирского поезда с другим поездом или железнодорожным подвижным составом; неисправность локомотива, в результате которой допущена задержка поезда на перегоне сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более; сход подвижного состава в поездах и при маневровой работе, что не обеспечивает гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса.

По результатам контрольной проверки комиссией ЦРБ применено 110 предупредительных мер. В том числе отставлено от эксплуатации 16 локомотивов, направлено на доработку 12 местных инструкций, приказов, должностных карточек. Направлено на собеседование к руководителям депо и дирекции 54 работника. В соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 26 марта 2013 г. № 731р направлено для прохождения аттестации установленным порядком 28 работников.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (ЦТР Акулов А.П., ТР Серенко Н.В.) по итогам 2012 г. допущен рост событий, связанных с нарушением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, на 51% (156/235), отказов технических средств 1, 2 категории на 3% (701/723) и отказов 3 категории на 87% (1070/1996). Данные факты свидетельствуют о том, что руководством Центральной и Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава не выполнено требование пункта 9а мероприятий протокола ОАО «РЖД» от 11 апреля 2012 г. № АТ-28/пр «О результатах технической ревизии организации обеспечения безопасности движения поездов, проведенной Департаментом безопасности движения ОАО «РЖД», в части не принятия мер по обеспечению прогнозного снижения уровня аварийности по результатам года.

За 7 месяцев 2013 г. снижено количество событий, связанных с нарушением безопасности движения, на 4,2% (120/115) и отказов технических средств 1, 2 категории на 1,8% (389/382). При этом увеличилось количество отказов 3 категории в 1,6 раза (787/1254), выросло число unplanned ремонтов локомотивов на 27,5% (2608/3325). Основной причиной допущенных событий, отказов и unplanned ремонтов явилось низкое качество проведения плановых видов технического обслуживания и текущего ремонта локомотивов из-за нарушения требований нормативно-технологической документации и низкого уровня профессиональных знаний ремонтного персонала. Наихудшая ситуация с обеспечением безопасности движения поездов сложилась в ремонтном локомотивном депо Тайга, в котором количество событий, связанных с нарушением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного

транспорта, достигло уровня прошлого года (31/30), выросло число отказов 1, 2 категории (77/81) и 3 категории (95/146).

Руководители Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава и структурных подразделений не организовали выполнение требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ), Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р (далее – Стратегия), нормативных документов ОАО «РЖД» и МПС России. В результате в ремонтных цехах отсутствует необходимое стендовое оборудование и средства измерения, нарушается порядок ведения документации и проведения технических занятий с работниками и, как следствие, нарушается технология обслуживания и ремонта локомотивов.

Начальником Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Серенко Н.В. и руководителями ремонтных локомотивных депо неудовлетворительно организовано выполнение требований стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД 1.05.514.1-2009 «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 2 июля 2009 г. № 1150р. Как в самой дирекции, так и в ремонтных локомотивных депо не проведена актуализация приказов о создании групп по техническому аудиту, не обеспечено оформление аудитов в соответствии с нормативной документацией, неудовлетворительно организован мониторинг и контроль выполнения корректирующих мероприятий. По этим причинам отменены результаты 3 технических аудитов.

Руководством Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава и ремонтных локомотивных депо реализация Стратегии осуществляется с нарушениями требований нормативной документации, в результате чего, в ремонтных локомотивных депо Инская, Белово, Тайга, Барнаул, Московка и Карасук отмечен формальный подход к оценке эффективности корректирующих мероприятий, разработанных по итогам предыдущих факторных анализов. Разработанные мероприятия, в большинстве случаев носят безадресный характер. Как следствие, комиссией ЦРБ на доработку направлено 6 факторных анализов.

Нарушаются требования пункта 5 «Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе» от 3 января 2011 г. № 1р, в части соблюдения порядка проведения «Дня безопасности». Руководством дирекции не организовано изучение с непосредственными исполнителями правил,

инструкций, технологических процессов, передовых методов выявления неисправностей устройств, приказов, распоряжений по вопросам безопасности движения, не рассматривается передовой опыт работы, реализация новых подходов, принципов и инструментария в системе управления безопасностью движения. При подведении итогов «Дня безопасности» не оценивается состояние безопасности движения на проверяемом объекте. Как результат, аналогичная ситуация отмечена в ремонтных локомотивных депо Инская, Белово и Карасук.

Начальником Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Серенко Н.В. не организована работа по приведению простоя локомотивов на плановых видах технического обслуживания и текущего ремонта локомотивов к нормам, установленным распоряжением ОАО «РЖД» от 12 января 2005 г. № 3р. Как следствие, за 7 месяцев 2013 г. средний простой тепловозов по дирекции составил на текущем ремонте ТР-3 6,7 суток (при плане 6,0), ТР-2 – 5,4 суток (при плане 3,4), ТР-1 – 35 часов (при плане 31,0), ТО-3 – 21,9 часа (при плане 13,2). Средний простой электровозов на ТР-3 составил 7,3 суток (при плане 6,0).

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава не соблюдаются требования приложения № 5 ПТЭ в части своевременного прохождения планово-предупредительных видов ремонта локомотивов и содержания их в исправном техническом состоянии. В 2012 г. поставлено тепловозов с перепробегом на техническое обслуживание ТО-3 115 секций, на текущий ремонт (ТР-1) – 20 секций. Электровозов на текущий ремонт ТР-1 с перепробегом поставлено 105,5 секций. За 7 месяцев 2013 г. поставлено тепловозов с перепробегом на техническое обслуживание (ТО-3) 178,5 секций, на текущий ремонт (ТР-1) – 23 секции. На текущий ремонт ТР-1 электровозов поставлено с перепробегом 176 секций.

Руководителями Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава и начальниками ремонтных локомотивных депо не обеспечено выполнение телеграфных указаний и нормативных документов ОАО «РЖД». В нарушение требований «Положения о порядке взаимодействия ремонтного и эксплуатационного локомотивного депо», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2012 г. № 2763р, в ремонтных локомотивных депо Инская и Тайга не выявляются истинные причины непланового ремонта локомотивов, в протоколах присутствует простая констатация фактов на основе анализа причин захода локомотивов на неплановый ремонт, как следствие, корректирующие мероприятия по их сокращению не разрабатываются. В дирекции в нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 8 сентября 2011 г. № 17272 не проведено оснащение ПТОЛ Кемерово, Карасук и Алтайская калориферными

установками для сушки горячим воздухом изоляции обмоток тяговых электродвигателей. Кроме того, на локомотивах находятся в эксплуатации 2359 комплектов устройств безопасности и радиосвязи с истекшим сроком службы: САУТ-ЦМ/485 – 56 комплектов, КЛУБ – 96, КПД – 100, ЗСЛ-2М – 500, АЛСН – 520, радиостанций – 1135 комплектов.

Руководством Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава и ремонтных локомотивных депо не выполняются требования стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД 1.21.001-2007 «Организация технической учебы работников ОАО «РЖД». Общие положения» не организован контроль порядка проведения технических занятий и ведения учетных форм, в результате чего, допускаются случаи приемки зачетов комиссиями не в полном составе, не проведение дублирующих занятий с работниками, находившимися в отпуске и на больничном.

Центральной дирекцией по ремонту тягового подвижного состава не обеспечено выполнение плана поставок запасных частей. За 7 месяцев 2013 г. выполнение плана поставок составило в денежном выражении 91,7% от заявленной нормы, в номенклатурном выражении – 94%. По основным позициям недопоставлено: разрядник РВКУ (0/9), полз токоприемника (23/93), датчик КБД-2М (0/570). Не принимаются меры по доукомплектованию ремонтных локомотивных депо необходимым технологическим оборудованием, приспособлениями, средствами измерения и дефектоскопии, в соответствии с требованиями регламентов оснащенности РД 32 ЦТ 524-2007, РД 32 ЦТ 507-2008, РД 32 ЦТ 528-2008. Как следствие, при проведении текущих ремонтов локомотивов по циклу ТР-2 и ТР-3 не проводится испытание узлов и оборудования согласно технологических процессов. В заготовительном цехе ремонтного локомотивного депо Белово отсутствует стенд для проверки характеристик пружин токоприемников П-5, в аппаратном цехе ремонтного локомотивного депо Карасук отсутствует оборудование для проверки параметров пружин группового переключателя ЭКГ-8Ж. За период проведения контрольной проверки, по причине нарушений требований нормативно-технологической документации приостановлена работа на 5 производственных участках, на повторный ремонт направлено 12 узлов и деталей локомотивов.

Начальником Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Серенко Н.В. не организована работа по приведению укомплектованности штата слесарей к штатному расписанию. В целом по дирекции укомплектованность составляет 85,1% (1937/2275), при этом в ремонтных локомотивных депо: Карасук – 72,9% (394/540), Инская – 77,5% (138/178), Барнаул – 85,6% (101/118), Белово – 86,6% (161/186), Барабинск –

86,9% (305/351), Топки – 90,3% (84/93), Тайга – 91,8% (313/341), Московка – 94,2% (441/468).

Руководители дирекции не организовали работу по приведению разряда рабочих специальностей к разрядности выполняемых работ. Средний разряд слесарей по ремонту подвижного состава по дирекции составляет – 4,69 при средней разрядности работ – 4,91. Наихудшее положение в ремонтном локомотивном депо Инская – 4,8/5,3.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава не организовано выполнение требований «Инструкции по формированию, ремонту и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм», утвержденной МПС России от 14 июня 1995 г. № ЦТ-329 и руководства КМБШ.6677120.001РЭ от 27 декабря 2005 г. в части соблюдения периодичности обмеров колесных пар локомотивов в ремонтном локомотивном депо Белово, Барнаул и на ПТОЛ Новокузнецк. В результате, комиссией ЦРБ приостановлена эксплуатация 11 локомотивов.

Выявлены недостатки в организации и проведении неразрушающего контроля узлов и деталей локомотивов. В нарушение требований пункта 6.1 руководящего документа «Неразрушающий контроль деталей и узлов локомотивов и моторвагонного подвижного состава» № ЦТтех-36/5, «Правил сертификации персонала по неразрушающему контролю технических объектов железнодорожного транспорта» № ПР 32.113-98, ответственные за неразрушающий контроль в ремонтных локомотивных депо Барнаул и Инская не сертифицированы на второй уровень. Кроме того, распоряжение начальника ремонтного локомотивного депо Инская, определяющее порядок организации неразрушающего контроля узлов и деталей локомотивов, не соответствует требованиям пункта 5.4 стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД 1.11.008-2010 «Система неразрушающего контроля в ОАО «РЖД». Основные положения».

В нарушение требований «Инструктивных указаний о порядке составления учетных форм по локомотивному хозяйству», утвержденных указанием МПС России от 30 сентября 1999 г. № ЦЧУЛ-68, в книге учета обточек бандажей колесных пар ТПС (электровозов) формы ТУ-16 ремонтного локомотивного депо Инская по окончании месяца не указывается количество обточенных за месяц колесных пар с разбивкой по причинам. Кроме того, в ремонтных локомотивных депо Инская, Топки и Барнаул в журнале учета неплановых ремонтов формы ТУ-29 не указываются технические причины допущенных ремонтов.

В ремонтном локомотивном депо Инская в нарушение требований «Инструкции по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов ТЭМ18ДМ» ТЭМ18ДМ РЭ2 при выполнении ремонта polyesterных пакетов

моторно-осевых подшипников не контролируется температура масла в мойке и температура воздуха в сушильном шкафу.

В ремонтном локомотивном депо Тайга при испытании компрессоров КТ-6Эл на нагрев, температура масла в картере замеряется термометром с пределом шкалы, несоответствующим нормативным требованиям «Инструкции по техническому обслуживанию, ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотивов и моторвагонного подвижного состава», утвержденной МПС России от 27 января 1998 г. № ЦТ-533. Требуется актуализация технологической карты на ремонт и испытание компрессоров. При установке новых подшипников на шейку вала компрессора КТ-6Эл температура нагрева масла контролируется термометром с пределом шкалы, несоответствующим нормативным требованиям. Нарушаются сроки освидетельствования воздушных резервуаров локомотивов. В аккумуляторном отделении температура воды, используемая для промывки элементов аккумуляторных батарей, не соответствует требованиям технологической карты (норма 40-50 град. С).

В ремонтном локомотивном депо Белово в нарушение требований «Руководства по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного тока» ВЛ10ИО, при проведении ревизии токоотводящего устройства не производится проверка крепления щеткодержателей с помощью моментного ключа (ключ отсутствует), не проверяется сопротивление изоляции между токоведущими и заземленными частями. В нарушение требований технологической инструкции ТИ-514, при выполнении ремонта токоприемников П-5 в объеме текущего ремонта ТР-3, промывка подшипников осуществляется керосином без применения специальной эмульсии и без предварительного нагрева до температуры 90-95 град. С, не производится измерение характеристик подъемных и опускающих пружин.

В ремонтном локомотивном депо Московка в нарушение руководства РК 103.11.429-2006, испытания на герметичность кожухов зубчатой передачи проводятся без заливки керосином и 5-ти минутной выдержки. При проведении текущего ремонта ТР-1 перед запрессовкой смазки, в нарушение требований «Руководства по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного тока» ВЛ10ИО, не производится прочистка трубок моторно-якорных подшипников. При выполнении ТР-3 не производится проверка торцевых шайб буксовых поводков на скручивание. Требуется актуализация технологической карты на обточку колесных пар с применением станка ТК-941Ф3 и на ремонт буксы моторно-осевых подшипников.

В ремонтном локомотивном депо Карасук при производстве текущего ремонта в объеме ТР-3 тяговых электродвигателей ЭД-118, в нарушение

технологической инструкции ПКБ ЦТ.25.0082, не производится контроль межвиткового замыкания в якорных обмотках, при производстве обкаточных испытаний не производится замер уровня вибрации. При проведении текущего ремонта контакторов с дугогашением группового переключателя ЭКГ-8Ж, в нарушение технологической инструкции ТИ-509, не производится замер параметров устанавливаемых пружин. Требуется пересмотра технологическая карта на ремонт и изготовление польстерных устройств тепловозов 2ТЭ10М(У). Нарушаются требования инструкции МПС России от 27 января 1998 г. № ЦТ-533 в части несоблюдения сроков освидетельствования воздушных резервуаров локомотивов. В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 28 февраля 2011 г. № 3/2228А, допускается эксплуатация тепловозов без предохранительных скоб на межсекционном соединении магистрали тормозных цилиндров.

Начальник Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Серенко Н.В. не контролирует выполнение нормативов личного участия в организации обеспечения безопасности движения поездов своих заместителей и, как следствие, первый заместитель начальника дирекции Гармонов А.А. при проверке работы ПТОЛ не рассматривает противопожарное состояние локомотивного парка, а также не контролирует проведение руководителями депо разборов, как по данной проверке, так и по проверкам технологических процессов, действующих правил, инструкций при ремонте ТПС.

Главный инженер Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Спиридонов С.В. в июне и июле 2013 г. не проводил проверки технического состояния ТПС и прежде всего пассажирских локомотивов. После проверки состояния и эффективности использования средств дефектоскопии и систем диагностики в декабре 2012 г. и июне 2013 г. не потребовал от начальников депо материалов разбора и отчетов по устранению выявленных нарушений. Не направил акты сопровождений пассажирских поездов, выполненных в мае и ноябре 2012 г., содержащие замечания по действиям локомотивных бригад, в адрес причастных эксплуатационных локомотивных депо.

Проведенная контрольная проверка показала, что в Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава имеются факторы потенциального риска наступления событий, связанных с нарушением безопасности движения поездов, таких как неисправность железнодорожного подвижного состава и других технических средств, в результате которых допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более; повреждение или отказ локомотива, вызвавшие вынужденную остановку

пассажирского поезда на перегоне или промежуточной станции, если его дальнейшее движение продолжено с помощью вспомогательного локомотива; падение на путь деталей железнодорожного подвижного состава.

В ходе проведенной контрольной проверки комиссией ЦРБ было применено 110 предупредительных мер, в том числе: отставлено от эксплуатации 30 локомотивов, приостановлена работа 7 производственных участков, на повторный ремонт направлено 12 узлов и деталей, направлено на доработку и исправление 26 документов, 35 работников локомотиворемонтного комплекса показали низкие знания технологии ремонта локомотивов.

В вагонном хозяйстве Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (ЦВ Гончаров С.Е., ДИ Шевцов С.Е., В Киселев С.В.) в 2012 г. допущено снижение событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, на 13 % (13/15). При этом, рост количества допущенных событий к уровню 2011 г., был допущен по вине работников эксплуатационного вагонного депо (далее – ВЧДЭ) Инская (2/1). Количество допущенных отказов технических средств в 2012 г., также было снижено 293/ 416.

По итогам работы за 7 месяцев 2013 г. в вагонном хозяйстве Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры допущено снижение количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения 5/7. Рост количества событий допущен по вине работников ВЧДЭ Новокузнецк-Северный (1/0). По вине работников хозяйства допущен рост событий, связанных с падением на путь деталей вагонов (2/0). Количество отказов технических средств, допущенных по вине работников службы вагонного хозяйства за 7 месяцев текущего года, было снижено на 20 % (150/187).

В Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры в нарушение требований «Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р (далее – Стратегия), план-программа внедрения Стратегии, утвержденная 11 мая 2013 г. начальником дирекции инфраструктуры, не содержит мероприятий по разработке регламентов взаимодействия в части обеспечения целостности безопасности движения, приведению хозяйства к требованиям Правил технической эксплуатации, внедрению технических средств и подготовке квалифицированного персонала. Как следствие, в Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не разработаны регламенты взаимодействия с филиалами ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-3», ОАО «ФПК» и железной дорогой. В распоряжении начальника службы вагонного хозяйства от 3 июня 2013 г. № В-279/ЗСиб «О внедрении в службе вагонного хозяйства Стратегии» отсутствует состав рабочей группы по ее

внедрению, не назначено ответственное лицо за реализацию этапов внедрения Стратегии в службе и структурных подразделениях вагонного хозяйства.

В нарушение требований «Методики проведения технического аудита», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 21 сентября 2011 г. № 2068р, график проведения аудитов 2-го уровня в структурных подразделениях хозяйства на 2013 г. был составлен без учета подведения итогов работы за 2012 г. Проведение аудита ВЧДЭ Инская запланировано на ноябрь текущего года (последним из 5-ти запланированных) при том, что по вине работников данного депо было допущено увеличение количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и 30 % от общего количества отказов технических средств по хозяйству.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 26 июля 2012 г. № 1494р «Об утверждении функциональной стратегии управления рисками в холдинге «РЖД» корректирующие меры, принятые по итогам составленного факторного анализа за I квартал текущего года, не привели к снижению риска возникновения событий, связанных со сходом подвижного состава в грузовых поездах, не имеющих последствий относящихся к крушению и авариям. Так, по итогам работы за два квартала 2013 г. риск возникновения данного события по-прежнему высок. При сравнении карт рисков, составленных в службе вагонного хозяйства по итогам работы за 6 и 3 месяца текущего года, увеличилась значимость риска возникновения событий, связанных с задержкой грузового поезда более 1 часа из-за технической неисправности вагонов. Решающими факторами риска стали: «высокое количество осмотренных вагонов на 1 человека эксплуатационного состава» и «большое количество осмотрщиков вагонов со стажем работы до 1 года». При этом, корректирующие меры, направленные на снижение доли влияния данных факторов, разработаны не были.

В ВЧДЭ Алтайская, Белово, Тайга, Входная и Инская в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 26 июля 2012 г. № 1494р корректирующие меры, разработанные по итогам составленных факторных анализов, не направлены на снижение выявленных рисков и не приводят к стабилизации положения, связанного с обеспечением безопасного проследования грузовых поездов по гарантийным участкам.

В вагонном хозяйстве не выполнено 5 из 18 пунктов организационно-технических мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе проведения технической ревизии Западно-Сибирской железной дороги комиссией ЦРБ в 2012 г. Начальнику Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не были доложены результаты проведенных проверок освещенности междупутий парков ПТО на соответствие нормам

ОСТ 32.120-98; в ВЧДЭ Белово количество часов, отведенных на проведение практических занятий по-прежнему составляет менее 20 % от общего количества; на ПТО Московка, Алтайская, Новокузнецк-Северный и Белово стенды с инструментом общего пользования не соответствуют требованиям инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50) и введенной в действие распоряжением ОАО «РЖД» от 31 августа 2009 г. № 1794р; в ВЧДЭ Алтайская не обновлен конспект для проведения технических занятий по проведению технического обслуживания в объеме ТО-1 пассажирских вагонов – конспект имеет ссылку на недействующую инструкцию осмотрщику вагонов № ЦВ-ЦЛ-408; на участке текущего отцепочного ремонта вагонов (далее – ТОР) ПТО Тайга отсутствуют сверла для пневматической сверлильной машинки.

Руководители Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и службы вагонного хозяйства не уделяют внимания вопросам укомплектованности кадров и, как следствие, по состоянию на 1 августа 2013 г. в эксплуатационных вагонных депо не укомплектован штат работников массовых профессий. При нормативе содержания штата осмотрщиков вагонов всех наименований, включая старших – 3496 человек, фактически штат составляет 3427 человек (98 %). При нормативе содержания слесарей по ремонту подвижного состава – 441 человек, фактически штат составляет 422 человека (96 %). При этом, до штатного расписания не укомплектован штат осмотрщиков вагонов в ВЧДЭ Инская – 45 человек или 94,3 % и в ВЧДЭ Алтайская – 19 человек или (95,7 %). В ВЧДЭ Тайга и Входная не укомплектована должность главного инженера.

В эксплуатационных вагонных депо часть руководителей не имеют профильного среднетехнического или высшего образования: начальники эксплуатационных вагонных депо Инская и Тайга; заместители начальников депо Входная Рубайло А.А., Новокузнецк-Северный Шпортов А.А., Алтайская Кофонов С.Н. и Рудько А.В.; начальники ПТО станций Новосибирск-Главный, Забойщик, Томск, Кемерово-Сортировочный, Входная, Московка, Барнаул, Рубцовск, Новокузнецк-Восточный, Мундыбаш, Ерунаково и Томусинская.

В ходе проведенной проверки установлено, что во всех эксплуатационных вагонных депо не обеспечено выполнение требований типовых технологических процессов и нормативных документов МПС России и ОАО «РЖД», направленных на обеспечение безопасности движения поездов. Руководители дирекции инфраструктуры, службы вагонного хозяйства и ее структурных подразделений, уклоняясь от системного решения проблемных вопросов, а в отдельных случаях не исполняя свои функциональные

обязанности, не обеспечили реализацию мер, направленных на предупреждение аварийности.

Руководители Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и начальник службы вагонного хозяйства Киселев С.В. не добились коренного улучшения в вопросах снабжения эксплуатационных вагонных депо запасными частями и материалами для проведения технического обслуживания и ремонта вагонов. Так, за 7 месяцев 2013 г. недополучено (план/факт) пружин тележек внутренних 19,3 % (5375/1040), клиньев тягового хомута – 17,6 % (2721/479), воздухораспределителей – 50 % (28/14) и пружин наружных тележки – 60 % (975/585). Как следствие, на ПТО и участках ТОР эксплуатационных вагонных депо Инская, Белово и Входная выявлены нарушения требований приказа МПС России от 8 декабря 1998 г. № 28Ц в части отсутствия необходимого количества и номенклатуры запасных частей в стеллажах.

Для приведения расстояний между приборами безопасности КТСМ к требованиям «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда» № ЦВ-ЦШ-453, утвержденной МПС России 30 декабря 1996 г., на дороге необходимо внедрить 43 прибора безопасности на 26 участках.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 28 июня 2013 г. № 3/2791 в парках отправления ПТО Входная из-за недосодержания штатной численности осмотрщиков вагонов к технологической, с 1 июля текущего года не внедрена новая технология технического обслуживания грузовых поездов на ПТО сортировочных станций.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 29 марта 2013 г. № 5415 руководители Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и службы вагонного хозяйства не проверяли выполнение в вагонных ремонтных депо технологии проведения неразрушающего контроля литых деталей тележек в период проведения месячника «Контроль боковой рамы». Проверки проведены силами приемщиков вагонов в 7-ми депо из 12-ти.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 11 февраля 2013 г. № 3/906 в период «особого режима работы» по снижению рисков изломов боковых рам и обрывов автосцепных устройств при низких температурах зимнего периода на ПТО Инская и Кемерово-Сортировочное не проводились совместные с работниками локомотивного хозяйства проверки соблюдения технологии обслуживания в зимних условиях автосцепных устройств и тележек вагонов в поездах при их подготовке в рейс. Не проводились предсменные инструктажи бригад лично начальниками и заместителями начальника депо по особому контролю боковых рам с клеймом изготовления «33», «22», «14» и «1291».

В нарушение требований профилактических мероприятий по предупреждению изломов литых деталей тележек грузовых вагонов в период повышенного риска их возникновения (осень-зима 2012/2013гг.) № ЦДИ-55, утвержденных 14 сентября 2012 г., в ВЧДЭ Инская, Входная и Белово не организовано проведение ежеквартального мониторинга состояния освещенности и качества отсыпки щебнем междупутий парков ПТО. На ПТО Новокузнецк-Восточный не обеспечено проведение ежесуточного мониторинга выявления и пропуска дефектных литых деталей тележек. На ПТО Кемерово-Сортировочный не установлен порядок осмотра литых деталей тележек на предмет образования трещин при выявлении превышения скорости соударения вагонов при роспуске с горок. Как следствие, за 7 месяцев текущего года осмотрщиками вагонов железной дороги при техническом обслуживании было пропущено на смежные ПТО гарантийных участков 1801 вагон с трещинами в литых деталях тележек и колесных парах. Из них с трещинами боковых рам 1226 вагонов, надрессорных балок – 95 вагонов и колесных пар – 480 вагонов. Наихудший показатель по выявлению дефектных литых деталей тележек и колесных пар имеют работники ВЧДЭ Алтайская, которые по итогам работы за 7 месяцев текущего года выявили всего 110 дефектных деталей или 5 % от общего количества по дороге.

На ПТО Инская и Тайга не обеспечено выполнение требований типового технологического процесса работы ПТО № ТК-292 в части контроля технического состояния вагонов в прибывающих поездах с двух сторон. В нарушение требований «Инструкции по организации рабочего места осмотрщика вагонов при встрече поездов «сходу» № 647-2009 ПКБ ЦВ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 13 октября 2009 г. № 2094р, в парках прибытия данных ПТО не оборудованы места встречи поездов «сходу». Прибывающие поезда осматриваются на постах встречи, вынесенных за пределы станций, с одной стороны.

Во всех проверенных эксплуатационных вагонных депо в нарушение требований типового технологического процесса работы ПТО № ТК-292, в парках прибытия грузовых поездов осмотрщиками вагонов не выявляются неисправности вагонов, требующие их отцепки на специализированные пути ремонта, не наносится меловая разметка на вагоны, имеющие неисправности для выполнения их безотцепочного ремонта в парке отправления. В нарушение требований инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50) и введенной в действие распоряжением ОАО «РЖД» от 31 августа 2009 г. № 1794р, осмотрщиками вагонов парков отправления ПТО Новокузнецк-Восточный, Белово и Алтайская не устраняются неисправности по меловым

разметкам, выявленным осмотрщиками вагонов парка прибытия. Как следствие, в ходе контрольной проверки была отменена техническая готовность всем предъявленным 13 грузовым поездам из-за наличия неисправностей, угрожающих безопасности движения, 112 вагонов было отцеплено в текущий ремонт. Основными причинами явились неисправности поглощающих аппаратов, износы гребней колесных пар, дефекты на поверхности катания колесных пар, несоответствие зазоров в скользунах, ослабление крепления пятников, изломы износостойких пластин буксового проема, несоответствие положения фрикционных клиньев относительно опорных поверхностей надрессорных балок и изломы пружин рессорных комплектов тележки. В некоторых случаях выявленные параметры превысили предельно допустимые в эксплуатации износы узлов и деталей тележки модели 18-100, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2009 г. № 1145р, превышение которых может привести к сходу подвижного состава с рельсов.

При таком положении дел на ПТО Инская и Алтайская были выявлены факты ускоренной обработки грузовых поездов в парках прибытия и отправления. В нарушение требований протокола ОАО «РЖД» от 15 апреля 2010 г. № ВМ-46пр, на ПТО Инская, Входная и Кемерово-Сортировочное не исключена возможность выхода смен в неполном составе.

При том, что доля отказов технических средств в вагонном хозяйстве, допущенных из-за неисправности тормозного оборудования вагонов составляет 85%, на ряде ПТО стационарные установки УЗОТ-РМ используются неэффективно. На ПТО Белово на момент проверки УЗОТ-РМ находился в неисправном состоянии 7-е сутки. На ПТО Тайга подготовка автотормозов от установки УЗОТ-РМ производится в среднем одному поезду в сутки. В нарушение требований «Руководства по опробованию тормозов грузовых составов от стационарных установок» Р 012 ПКБ ЦВ – 2009 РК работники ПТО Тайга, Новокузнецк-Восточный и Алтайская производят замер плотности тормозной сети поезда в автоматическом режиме без выдержки не менее 5 минут после последнего срабатывания автотормозов. На диаграммных лентах регистрации отсутствуют отметки о проверке зарядного давления хвостового вагона, как следствие, результаты проверки зарядного давления в тормозной магистрали хвостового вагона имеют одно и то же значение. В нарушение требований инструкции МПС России от 16 мая 1994 г. № ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277 осмотрщиками вагонов ПТО Тайга и Алтайская допускается отправление поездов с плотностью тормозной сети, измеренной в 4-ом положении ручки крана машиниста (далее – РКМ), которая отличается более чем на 10% в сторону уменьшения от плотности, измеренной во 2-ом положении РКМ. Данные нарушения стали возможными вследствие того, что

начальники ПТО и инструкторы по обучению не знают порядка расшифровки диаграммных лент регистрации полного опробования автотормозов от стационарных установок.

При проверке справок формы ВУ-45 и готовых в техническом отношении грузовых поездов установлено, что осмотрщиками вагонов ПТО Тайга и Алтайская, в нарушение требований инструкции МПС России от 16 мая 1994 г. № ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277 не обеспечивается включение всех тормозов в составе. В нарушение требований инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50) и введенной в действие распоряжением ОАО «РЖД» от 31 августа 2009 г. № 1794р, осмотрщиками вагонов ПТО Новосибирск-Главный при производстве полного опробования электропневматических тормозов (далее – ЭПТ) в пассажирских поездах, не контролируется величина напряжения цепи ЭПТ хвостового вагона.

В нарушение требований протокола ОАО «РЖД» от 11 августа 2011 г. № ЦРБ-37/пр в технологических процессах работы ПТО Новокузнецк-Восточный и Алтайская не установлен порядок, обеспечивающий правильное определение фактической загрузки вагона для заполнения справки формы ВУ-45.

Качество проведения ревизии автотормозного оборудования при текущем отцепочном ремонте также не способствует содержанию вагонного парка в технически исправном состоянии. Заместитель начальника службы вагонного хозяйства Тырышкин А.И. не проводит разборы качества текущего ремонта вагонов в структурных подразделениях. На участках текущего отцепочного ремонта вагонов ПТО Инская, Тайга, Кемерово-Сортировочный и Алтайская в нарушение требований «Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов» № 732-ЦВ-ЦЛ, плотность установок для испытания тормоза грузового вагона не соответствует необходимым параметрам. Нарушаются сроки проведения периодических проверок установок и кранов машиниста. Краны машиниста не поддерживают необходимое зарядное давление. На установках выявлены нетиповые и неисправные манометры. Как следствие, комиссией ЦРБ на повторный ремонт направлено 8 из 10 предъявленных к проверке вагонов, в том числе и из-за неисправности автотормозного оборудования.

Отдельно следует отметить тот факт, что руководителями службы вагонного хозяйства не установлен контроль за выполнением приемщиками вагонов своих должностных обязанностей. В нарушение требований «Инструктивных указаний по организации проведения комиссионного и выборочного контроля приемщиками вагонов», утвержденных распоряжением

ОАО «РЖД» от 15 октября 2008 г. № 2167р, начальником службы вагонного хозяйства утвержден план проведения комиссионного контроля на 2013 г., при нормативе проведения комиссионного контроля каждого цеха депо ежеквартально. Приемщиками вагонов ремонтного вагонного депо Белово во II квартале текущего года не проводился комиссионных контроль технологии производства плановых видов ремонта вагонов. В июле не соблюдался план выборочного контроля технологии ремонта деталей и узлов вагонов, разработанный старшим приемщиком вагонов Дружинным В.Е., так 11 и 14 июля 2013 г. не был проведен выборочный контроль автоконтрольного пункта автотормозов (далее – АКП) и контрольного пункта автосцепки соответственно. При проверке журнала формы ВУ-32 участка ТОР ПТО Московка установлено, что приемщиками вагонов с 17 апреля 2013 г. не принимались тележки при выпуске вагонов из ремонта.

В эксплуатационных вагонных депо Алтайская, Московка, Тайга, Белово и Новокузнецк-Северный не осуществляется 100 % входной контроль деталей и узлов вагонов, поступающих из ремонтных вагонных депо и, как следствие, комиссией ЦРБ возвращены на повторный ремонт 15 узлов и деталей вагонов.

На всех проверенных участках ТОР выявлены нарушения требований «Руководства по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов» № 717-ЦВ-2009 в части внесения в журнал формы ВУ-32 параметров боковых рам тележек, подкатываемых под вагоны.

В нарушение требований «Положения об аттестации автоконтрольных пунктов автотормозов и автоматных отделений», утвержденного Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 25-27 августа 2010 г.), в ВЧДЭ Алтайская истек срок периодической аттестации АКП. Последняя аттестация проведена 28 августа 2006 г. с установленным сроком следующей аттестации в 2015 г.

Из-за нарушения требований «Руководства по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов» № 717-ЦВ-2009 в части содержания выверенного участка пути для проверочно-регулирующих работ на тележках, неисправности технологического оборудования и некомплектованности необходимыми средствами измерений, комиссией ЦРБ была приостановлена работа участка ТОР ПТО Инская.

Не способствует снижению количества отказов технических средств и сложившееся положение с укомплектованностью «технических аптечек», расположенных в локомотивах. В нарушение требований пункта 2.11 инструктивных указаний по организации системы двухстороннего контроля за поездами в пути следования, утвержденных МПС СССР 27 июля 1985 г. № 472 ПКБ ЦВ, и приложения 1 к распоряжению ОАО «РЖД» от 10 января 2008 г. № бр, комиссией ЦРБ в 5-ти локомотивах приписки эксплуатационных

локомотивных депо Тайга и Белово были выявлены разукомплектованные «технические аптечки».

В нарушение требований пункта 1.2 «Инструктивных указаний по организации системы двухстороннего контроля за поездами в пути следования» № 472 ПКБ ЦВ, утвержденных МПС СССР 27 июня 1985 г., на дороге имеется 25 участков с расстоянием между постами безопасности более 30 км.

Содержание технологической документации ряда участков и ПТО не соответствует требованиям действующих инструкций, руководств и других нормативных документов МПС России и ОАО «РЖД». Как следствие, комиссией ЦРБ направлено на доработку 8 технологических процессов.

Качество проводимой технической учебы с работниками эксплуатационных вагонных депо остается на низком уровне. В нарушение требований «Положения об организации технической учебы работников эксплуатационных предприятий вагонного хозяйства ОАО «РЖД» от 24 декабря 2010 г. № ЦВ-32 главный инженер службы вагонного хозяйства Хохлов И.А. не разрабатывает, а только согласовывает, составленные в депо, годовые планы проведения технической учебы. При рассмотрении положения дел с организацией технического обучения разрабатывает меры, предусмотренные должностными обязанностями руководителей вагонных депо.

Учебно-тематические планы проведения технических занятий с операторами пассажирского ПТО Барнаул разрабатываются с учетом использования технических средств КТИ и УЗОТ-РМ, которые на данном ПТО отсутствуют. В графике проведения технических занятий на июль текущего года с осмотрщиками вагонов ПТО Инская запланировано проведение технического занятия по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар на основании недействующей инструкции ЦВ/3429. В ВЧДЭ Белово в установленные сроки не составлено расписание занятий групп «первозимников».

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 3 апреля 2007 г. № 565р учебные классы ПТО Московка, Входная, Кемерово-Сортировочный и Новосибирск-Главный не оснащены в полном объеме необходимыми наглядными пособиями (плакатами). В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 3 июля 2010 г. № 322 на учебном полигоне ВЧДЭ Белово отсутствует вагон-тренажер. Как результат, из-за неудовлетворительных знаний требований нормативных документов 45 работников вагонного хозяйства были направлены на собеседование с руководителями структурных подразделений и службы вагонного хозяйства.

Распоряжение начальника дирекции инфраструктуры «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых

связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования» от 28 июня 2013 г. № 3-СИБ ДИ-232/р было утверждено только через 3 месяца после ввода в действие распоряжения ОАО «РЖД» от 26 марта 2013 г. № 731р. В распоряжении дирекции не регламентирован состав комиссии по проведению аттестации работников службы вагонного хозяйства на знание требований нормативных документов, связанных с ремонтом узлов и деталей вагонов. Начальник эксплуатационного вагонного депо Тайга Бажмин Д.В. и заместитель начальника эксплуатационного вагонного депо Инская Керенский С.А. при назначении на должность в июле месяце текущего года, прошли испытание в комиссии, состав которой не соответствует требованиям данного распоряжения.

В нарушение требований руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм), утвержденного Советом по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций (протокол от 4-6 сентября 2012 г.), начальник ПТО Мундыбаш Беляева И.А. и бригадир участка ТОР ПТО Московка Сухих А.В. не сдавали испытания на право производства текущего ремонта колесных пар в комиссии службы вагонного хозяйства.

Проведенным анализом выявленных факторов риска установлено, что структурными подразделениями службы вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не гарантируется безусловное обеспечение безопасности движения поездов, так как увеличена степень вероятности возникновения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения таких как: падение на путь деталей вагонов, отцепка вагона от грузового поезда в пути следования из-за нагрева буксы или других технических неисправностей и обрыв автосцепки железнодорожного подвижного состава.

По результатам контрольной проверки комиссией ЦРБ было применено 205 запретных мер, в том числе: отменена техническая готовность всем предъявленным 13 грузовым поездам, выявлено 245 вагонов с неисправностями угрожающими безопасности движения, 112 из которых, отцеплено в текущий ремонт. Из-за неудовлетворительного качества проведения текущего отцепочного ремонта возвращено на повторный ремонт 8 грузовых вагонов, 15 деталей и узлов вагонов. Направлено на доработку 8 технологических процессов. Отменен 1 приказ начальника дороги, 1 технический аудит и одно распоряжение начальника службы вагонного хозяйства. Из-за несоответствия технологии ремонта деталей и узлов вагонов нормативной документации, неукomплектованности отделений и участков технологическим оборудованием

приостановлено производство работ одного цеха. Показали низкий уровень знаний 45 работников хозяйства.

В путевом хозяйстве (ЦДИ Супрун В.Н., ДИ Шевцов Е.А., П Третьяк П.А.) при установленных на 2012 г. целевых показателях в количестве 10 событий, связанных с нарушением правил безопасности и эксплуатации железнодорожного транспорта, структурными подразделениями допущено 9. В 2012 г. допущены сход в грузовом поезде на перегоне Топчиха – Алейская и сход в электропоезде на станции Бочаты, пять изломов рельса под поездом (в том числе 2 по Заринской дистанции пути), не ограждение места производства работ, сход при маневрах и наезд подвижного состава на посторонний предмет.

Прогнозный уровень снижения событий за семь месяцев 2013 г. выполнен, при прогнозе 7, допущено 2 события. Излом рельса под поездом на Заринской и задержка поезда более часа на Сузунской дистанциях пути.

Руководителями службы пути и дистанций пути не принято мер по реализации задач «Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р. В службе пути и структурных подразделениях при проведении факторного анализа по нарушениям безопасности движения не определяются все существующие факторы риска, определяющие вероятность возникновения событий, связанных с нарушением безопасности движения поездов, оценки уровня риска по комплексу показателей, влияющих на вероятность возникновения событий и отказов технических средств. Разрабатываемые корректирующие меры, направленные на предупреждение и минимизацию рисков возникновения случаев нарушений безопасности движения не конкретизированы. Так, службой пути технический аудит 2-го уровня проведен в 2013 г. согласно утвержденного графика 28 декабря 2012 г.: по Алтайскому региону, процесса № 1.1 «содержание рельсового хозяйства и металлических элементов стрелочных переводов» в период I квартала и по Новосибирскому региону процесса № 1.5 «содержание бесстыкового пути» во втором квартале. Однако, разработанные корректирующие мероприятия по результату отчета рабочей группы на основании метода «5W+1H+1S», не соответствуют утвержденному стандарту в части определения цели разработки корректирующего мероприятия и метода его выполнения. Не проведен анализ с применением методов и инструментов улучшений определенных распоряжением ОАО «РЖД» от 19 сентября 2009 г. № 1150р в части использования диаграмм Исикавы, Парето, Диаграммы рассеивания. Аналогичное положение в дистанциях пути. Так, в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 17 декабря 2009 г. № 2608р в Алтайской дистанции пути (ПЧ-16 Логунов А.В.) отсутствует

система в проведении факторного анализа по нарушениям безопасности движения. При составлении анализа не определяются все существующие факторы риска, определяющие вероятность возникновения событий, связанных с нарушением безопасности движения поездов (не рассматриваются факторы по ремонтно-путевым работам и бесстыковой путь), не выставляются оценки уровня риска по комплексу показателей, влияющих на вероятность возникновения событий и отказов технических средств. Ежемесячно не рассматривается эффективность ранее принятых предупредительных мер и корректирующих действий, необходимых для устранения несоответствий и вызвавших их причин или уменьшения риска возникновения этих несоответствий в будущем. Разрабатываемые корректирующие меры, направленные на предупреждение и минимизацию рисков возникновения случаев нарушений безопасности движения не конкретизированы, безадресные и не дают результаты по уменьшению рисков. Рискообразующие факторы, влияющие на процесс не разбиваются на дестабилизирующие факторы (подфакторы), в результате нет возможности определить первопричины возникновения фактора влияющего на процесс. Не используются методы и инструменты улучшений определенные распоряжением ОАО «РЖД» от 19 сентября 2009 г. № 1150р в части разработки корректирующих мероприятий по стандарту ОАО «РЖД» СТО РЖД 1.05.515.7-2009 г. метод «5W+1H+1S». Не подводится рейтинг по эксплуатационным участкам.

Не выполнены в полном объеме требования приказа ОАО «РЖД» от 5 октября 2007 № 128 и распоряжения ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. № 2847р в части приведения существующих организационных систем текущего содержания пути в соответствие с утвержденным положением об организации участковой системы текущего содержания пути. С 1 января 2012 г. согласно приказу начальника дороги от 27 декабря 2011 г. № 482-Н «О совершенствовании системы организации текущего содержания пути и земляного полотна в дистанциях пути Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры» все дистанции пути перешли на участковую систему текущего содержания пути в два этапа. Организационная структура дистанций пути, переведенных на участковую систему содержания, разделена на три вида: в границах обслуживания с промежуточными станциями, с узловыми станциями, в границах обслуживания малоделятельных участков. Дистанции пути: Барнаульская, Рубцовская, Кулундинская, Томская работают на «смешанной» системе текущего содержания, так как расчетная численность монтеров пути минимальная, а также неравномерное территориальное распределение рабочей силы. Из 28 дистанций пути по одной укрупненной бригаде имеют 9 дистанций, по 2 имеют 3, по 3 имеют 13 и по 4 бригады имеют 2 дистанции пути. Как правило, план-график этим бригадам на месяц не

оформляются письменно с утверждением начальника дистанции пути, а составляется только график ПУ-74.

Контроль за состоянием объектов путевого хозяйства осуществляет бригадир по контролю (ПДБк), которых на железной дороге всего 137. При этом на 8 дистанциях пути они отсутствуют, а в двух дистанциях пути по 1 ПДБк. Передача ПДБк еженедельного отчета ПЧУ (ПДС) и сменному инженеру дистанции пути для дальнейшего планирования работ по устранению выявленных неисправностей, как правило, не производится.

Дистанции пути не в полной мере оснащены моторельсовым и автомобильным транспортом, средствами малой механизации и оборудованием. Средняя укомплектованность дистанций пути путеремонтными летучками по дороге составляет 32%, наихудшее положение дел в Прокопьевской (10%), Барнаульской (11%), Заринской (17%) дистанциях пути. Станок для шлифовки стрелочных переводов «Жейсмар» - 14%, скоба для измерения износа головки рельса – 84%, универсальный шаблон «КОР» - 91%. При проверке Полосухинской дистанции пути выявлено, что при наличии 8 штук шаблона «КОР» по дистанции пути на 3-ем участке их 4, а на первом ни одного.

Руководители отдельных дистанций пути не выполняют требования распоряжения ОАО «РЖД» от 26 ноября 2003 г. № 136р «Об организации проверок пути и стрелочных переводов» в части проведения ежемесячных проверок книг формы ПУ-28, 29 руководителями дистанции пути с записью в специальный журнал. Так, например в Заринской дистанции пути отсутствует журнал проверки книг формы ПУ-28, 29. В Кемеровской дистанции пути отсутствует система проверки руководителями дистанции проверка данных книг у старших дорожных мастеров.

В Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры медленными темпами организована работа по ликвидации мест временного восстановления рельсовых плетей бесстыкового пути, их количество на 1 августа 2013 г. по сравнению с 1 января 2013 г. возросло на 502 место (с 7367 до 7869 мест). Наибольшее их количество по прежнему на Каменской (1022), Рубцовской (827), Сузунской (686) и Кулундинской (592) дистанциях пути.

В хозяйстве пути не выполняется требование распоряжения ОАО «РЖД» от 29.03.2006 № 509р, при производстве работ по временному восстановлению рельсовых плетей бесстыкового пути и замене острордефектных рельсов в стыках не устанавливаются шестидырные накладки. Так например, на участках бесстыкового пути Инской, Анжерской, Алтайской и Заринской дистанции пути выявлены факты содержания стыков с 4-хдырыми стыковыми накладками вместо 6-тидырых.

В нарушение требований статьи 15 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» на

дороге эксплуатируются участки пути с просроченным капитальным ремонтом. По состоянию на 1 января 2013 г. просроченность капитальным ремонтом составляла 1481 км (16,4%). При этом, с учетом выполнения капитальных работ титула 2013 г. в объеме 705 км., просроченность будет снижена только на 72 км., и на 1 января 2014 г. составит 1409 км (15,6%).

В главном пути эксплуатируются 3469,4 тыс. штук деревянных шпал, из них негодных 299,6 тыс. шт. или 8,64%. Протяженность главного пути с загрязненностью балласта более 30% составляет 1385,404 км. или 16,9%.

На железной дороге эксплуатируется 134 стрелочных переводов в кривых участках пути. Разработанной программой на 2013 – 2016 г.г. планируется 18 стрелочных переводов заменить на сертифицированные проекты, 11 стрелочных переводов вынести в прямые участки пути. В 2013 г. при плане 7 стрелочных переводов, выполнение составило 6, в том числе 4 адресно.

На железной дороге не выполнено требование телеграфного указания ОАО «РЖД» от 09.12.2011 № 23833 в части изъятия из пути рубок временного восстановления длиной менее 8-ми метров. Так, по состоянию на 23 августа 2013 г. в пути эксплуатируется 9 рубок, в том числе в Новокузнецкой (5) и Алтайской (4) дистанциях пути. Эксплуатируется 31 место на участках бесстыкового пути стык в стык после смены плетей в 2013 г., в том числе по дистанциям пути: Заринской (15), Болотнинской (8), Инской (4).

По состоянию на 1 января 2013 г. на железной дороге эксплуатируется 3873 искусственных сооружений, в том числе 1379 мостов и путепроводов, 3 железнодорожных тоннеля, 2392 водопропускных труб и лотков, 91 пешеходных мостов и тоннелей, 6 автодорожных путепроводов. Количество дефектных искусственных сооружений снижено к уровню прошлого года с 215 шт. (5,6%) до 210 шт. (5,4%). Количество мостов со сверхнормативной толщиной балласта составляет – 209, со сверхнормативным эксцентриситетом – 270 штук. Балловая оценка составляет – 3,95 и по содержанию – 4,26, при этом количество сооружений с неудовлетворительной балловой оценкой составляет 352 штуки.

В соответствии с приказом начальника железной дороги от 2 августа 2010 г. № 305-Н создана дистанция инженерных сооружений. Четыре региона включают в себя 11 мостовых участков, которые в свою очередь делятся на 30 мостовых цехов по текущему содержанию. Количество мостовых обходчиков составляет 60 человек, мостовых и тоннельных мастеров – 29 человек.

При проведении весеннего осмотра 2013 г. было выявлено 15303 замечания, из них по состоянию на 20 августа 2013 г. устранено 2105 (14%). Мостовых замечаний выявлено 11230, из них устранено 1543 (15%). Дефектных мостовых брусьев по результатам весеннего осмотра выявлено 279 штук, что составляет 0,74% от общего их количества.

Запущенность по окраске металлических пролетных строений по состоянию на 01.01.2013 составляет 22,892 тыс. т.

Наибольшее количество мостов с превышением допустимого эксцентриситета и с превышением толщины балластного слоя под шпалами выше 40 см по цеху № 19 Мундыбаш соответственно 28 и 25 мостов.

Протяженность дефектных кюветов составляет 77,3 км., нагорных канав 32,1 км, водоотводных канав 87,8 км., лотков 3,3 км. Количество деформирующихся мест земляного полотна составило 47 шт. протяженностью 8,994 км.

По итогам 2012 г. протяженность земляного полотна со всеми видами дефектов увеличилась с 88,87 км до 90,2 км, что составило 1,5 % от эксплуатационной длины земляного полотна. Рост произошел из-за увеличения протяженности пучинистых мест.

По приказу начальника железной дороги действует одно ограничение скорости движения поездов по дефектности железнодорожного тоннеля на 106-107 км перегона Курегеш – Б/п 107 км Полосухинской дистанции пути из-за просадок пути.

По причине дефектности искусственных сооружений и земляного полотна действует 2 ограничения скорости: на 100 км перегона Изынский – Тогучин Тогучинской дистанции пути по 2 пути 70 км/ч по обкатке (после реконструкции), на 116 км перегона Смазнево – Голуха Заринской дистанции пути по 1 пути скорость 60 км/ч (деформация земляного полотна).

В ходе проверки комиссией ЦРБ выявлено на перегоне Челы – Кайгур на мосту 131 км отсутствие верхнего перильного ограждения на 24 пролетах.

На 1 января 2013 г. полигон эксплуатируемого бесстыкового пути на дороге по главным путям увеличился за текущий год на 342,8 км и составляет 6769,1 км пути (75%), в том числе по Транссибирскому направлению 2270,2 км (98%), по Среднесибирскому направлению 2322,3 км (88%). Протяженность бесстыкового пути на станционных путях составляет 468,0 км пути (13%) .

Общее количество пар плетей на главных путях дороги - 3204, средняя длина плети на дороге составляет 2072 м. Всего в эксплуатации находится 458 пар плетей длиной до перегона общей протяженностью 4484,9 км пути и длиной до блок-участка 554 пар общей протяженностью 747,6 км пути. На 1 января 2013 г. на дороге эксплуатировалось 3220 пар плетей (6768,8 км), в том числе вне оптимальной температуры закрепления, работы по вводу данных плетей в температурный режим выполнены в полном объеме. Проведенной в апреле 2013 году плановой ревизией бесстыкового пути выявлено 502 пары плетей (363 км пути), в том числе 204 пары при отрицательных температурах. На фронтах капремонта требовалось перезакрепить 304 пары, в том числе

уложенных при отрицательных температурах - 186, а при текущем содержании 198 пар плетей, в том числе при отрицательных температурах 18. В ходе внеочередной ревизии, проведенной в период с 24 июня по 6 июля 2013 г. было дополнительно выявлено 235 пар плетей требующих перезакрепления. По состоянию на 21 августа 2013 г. все плети введены в оптимальную температуру закрепления.

При проверке состояния бесстыкового пути выявлены плети с отсутствующей маркировкой и нанесенной не в соответствии «Инструкции по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути», утвержденной распоряжением от 29 декабря 2012 г. № 2788р, разным шрифтом, необновленную и незакрашенную предыдущую, смещение рисок на маячных шпалах до 15 мм., отсутствующим скреплением. Так, при проверке выявлены замечания по обновлению маркировки плетей бесстыкового пути на перегоне Сеятель – Бердск Инской дистанции пути, станции Чик Чулымской дистанции пути, перегоне Челы – Кайгур Анжерской дистанции пути, перегоне Шпагино – Укладочный Заринской дистанции пути. В Кемеровской дистанции пути на станции Забойщик на плети не указан способ ввода плети в оптимальную температуру, на станции Ишаново маркировка нанесена на расстоянии 25 м от торца плети.

В Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры отсутствует приказ по выполнению требований Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути от 29 декабря 2012 г. № 2791р в части клеймения инструмента строгого учета. Как следствие, в дистанциях пути клейма разные (ЗСжд, ЗСИБ), на отдельных околотках (колоннах) проверенных дистанций пути они отсутствуют или на инструменте отсутствует сокращенное буквенное телеграфное обозначение железной дороги. Назначена внеочередная ревизия инструмента строгого учета в Заринской, Болотнинской и Инской дистанциях пути.

В 2012 г. в расчетное положение требовалось поставить 335 кривых. Выполнение в 2012 г. составило 338 кривых участков пути, однако адресно была произведена выправка только 285 кривых (85%). Наихудшее положение по адресной выправке кривых в Тогучинской (54%), Болотнинской и Входнинская (по 67%), Каменской (71%) дистанциям пути. В Иртышской дистанции пути из 2-х кривых выполнено – 0. В 2013 г. на дороге требуется поставить в расчетное положение 176 кривых участков пути.

В нарушение требований инструкции МПС России от 5 июля 1996 г. № ЦПТ-10/12 в отдельных проверенных дистанциях пути отбойные брусья на стрелочных переводах устанавливаются на первом бруссе от острия остряков и нетиповые, в том числе на железобетонном основании. При этом переводные брусья на железобетонном основании поступают с заводов изготовителей с отверстиями под установку отбойных брусьев на первом бруссе от острия

остряков в соответствии требований инструкции МПС России от 1 декабря 1995 г. № ЦПТ-6/1. Так, на станции Бердск Инской дистанции пути, станциях Сокур и Ояш Болотнинской дистанции пути, станции Новосибирск-Главный Новосибирской дистанции пути, станции Анжерская-Западная Анжерской дистанции пути, станции Курегеш Полосухинской дистанциях пути эксплуатируются нетиповые отбойные брусья на стрелочных переводах.

Во всех проверенных дистанциях пути не выполняется требования Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2012 г. № 2791р и Правил и технологии выполнения основных работ при текущем содержании пути утвержденных МПС РФ от 30 июня 1997 г. № ЦПТ-52 в части оснащенности линейных околотков набором типовых рельсовых вкладышей, установленных размеров и инвентарными накладками с увеличенными отверстиями.

На железной дороге во всех проверенных дистанциях пути дистанции пути в технологической карте по профильной шлифовке стрелочных остряков, в нарушение требований протокола ОАО «РЖД» от 27 октября 2010 г. № АТ-41/пр не указано, что после окончания работ движение открывает руководитель дистанции пути.

В отдельных проверенных дистанциях пути не разработаны технологические карты по регулировке ширины рельсовой колеи при смешанном рельсовом скреплении типа ДО и КБ, ДО и КД, в том числе, не переработана карта на производство работ по одиночной смене железобетонных (деревянных) шпал, временное восстановление рельсовой плети, краткосрочное восстановление рельсовой плети с применением струбцин ПСС-36. На Заринской дистанции пути в наличии технологическая карта по смене острия, в Инской дистанции пути технологический процесс по смене рамного рельса – вид работ который запрещен еще в 1995 г. В Кемеровской дистанции пути в карте «Одиночная смена переводного бруса» не отражен порядок замены флюгарочных брусьев и проверки стрелочного перевода на плотность прилегания острия к рамному рельсу электромехаником СЦБ. В Кемеровской дистанции пути в карте «Краткосрочное восстановление рельсовой плети» отсутствует раздел «Установка струбцин ПСС-36». В Инской дистанции пути разработана технологическая карта № 5.32 «Устранение горизонтальных уступов в стыках и хвостах крестовины стрелочных переводов при помощи распорного устройства с последующей установкой шайб между вкладышем и шейкой рельса, шайбы устанавливаются на болт.

На железной дороге не обеспечено выполнение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 30 июня 2008 г. № 1368р в части контроля качества проведения осмотров путевого хозяйства комиссиями всех уровней и приведения скоростей движения поездов в соответствие с фактическим состоянием пути. Комиссией

ЦРБ на дороге применено 69 предупредительных мер, из них 14 закрытий для движения поездов и 55 ограничения скорости движения поездов от 15 до 80 км/ч. При осмотре однопутного перегона Сибирская – Инская Инской дистанции пути на 2 км пк 2 выявлен стык на 3-х болтах при четырехдырной накладке. На Полосухинской дистанции пути на станции Курегеш по съезду 14/16 вертикальная ступенька до 6 мм.

На Болотнинской дистанции пути на перегоне Сокур – Мошково по 1 пути на 3380 км пк 10 путь эксплуатируется с дефектными железобетонными шестью шпалами подряд, у которых разрушены по обеим нитям концы шпал и на 4-х концах по внутренней нити шпалы имеют поперечный излом. На 3376 км пк 3 по 1 пути выявлено 23 дефектных ж/б шпалы, в том числе в 4-х местах по 2 подряд. На станции Ояш по 4-му приемо-отправочному пути шаблон 1510 мм, перекошенные шпалы до 250 мм, на 12 пути в переходном стыке Р65/Р43 вертикальная ступенька 8 мм.

На Заринской дистанции пути по 2 пути перегона Алтайская – Шпагино в стыке без уравнительного рельса (плеть в плеть) вертикальная ступенька до 3 мм. По 1 пути на 22 км пк 8 в месте дефектного рельса по коду 21.2Н дефект не замаркирован и установлено только 3 болта, на 46 км пк 3 в месте дефекта рельса по коду 21.2Н дефект также не замаркирован и одна из накладок имеет поперечную трещину до 80%. Из-за наличия дефектных рельсов ограничивалась скорость движения поездов от 70 до 25 км/ч на 11 км главного пути.

Не выполняется распоряжение ОАО «РЖД» от 12 ноября 2008 г. № 2368р из-за некачественного проведения комиссионных месячных осмотров станций и выявленных нарушений в содержании технических средств, потребовавших ограничения скорости движения поездов и закрытия движения, назначено внеочередное проведение комиссионных месячных осмотров на станциях Алтайская, Егозово, Курегеш, Бердск, Ояш, Тайга и Московка, а также на тракционных путях локомотивного депо Барнаул и поворотном круге. Назначено внеочередное проведение осмотра на подъездных путях базы ПМС-2 станции Абагур-Лесной.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 31 августа 2012 г. № 3/3600 (ИСХ-16712/ЦДИ) на железной дороге применяются стяжные приборы. Так, при осмотре 9 августа 2013 г. комиссия ЦРБ выявила на станции Сибирская Инской дистанции пути между стрелочными переводами № 1 и № 7 в пути на железобетонном основании два стяжных прибора.

На железной дороге не выполнены требования указания МПС России от 19 августа 1996 г. № Г-738у в части проведения ежедневных инструктажей руководителям работ со ссылкой на нормативные документы и разработанные в

дистанции пути технологические карты о правилах соблюдения технологии и ограждения мест производства работ. В Алтайской дистанции пути при проведении инструктажей, ссылаются на нормативные документы, а не на разработанные в дистанции пути технологические процессы. Начальниками Заринской, Новокузнецкой и Полосухинской дистанций пути в текущем году проводился инструктаж на замену острodefектного рельса со ссылкой не на временное восстановление рельсовой плети, а на смену рельса длиной 12,5 или 25 метров. В Новокузнецкой дистанции пути при проведении инструктажа начальником дистанции пути Сочневым С.В. на замену острodefектного рельса 29 июля 2013 года на однопутном перегоне Алгаин – Калары 519 км пк 8 были назначены два сигналиста с просроченными сроками аттестации, общее количество таких сигналистов 32 человека.

Не завершена работа по предотвращению несанкционированных выездов автотранспортных средств на железнодорожные пути. В ходе проверки выявлено 4 места возможного несанкционированного выезда автотранспортных средств на железнодорожные пути: на станции Присягино 217-219 км., перегон Присягино – Алтайская 215 км пк 4 Алтайской дистанции пути, однопутный перегон Полосухино – Курегеш 101 км пк 9 Полосухинской дистанции пути, перегон Сеятель – Бердск 34 км 10 пк Инской дистанции пути.

В 2012 г. в хозяйстве пути сменилось 12 начальников дистанций пути, 10 главных инженеров и 15 заместителей начальника дистанций по текущему содержанию пути. С начала 2013 г. сменилось 4 начальника дистанции пути, 5 главных инженеров и 4 заместителя начальника дистанций по текущему содержанию пути. Наибольшая сменяемость первых руководителей в Рубцовской дистанции пути, где в период с 2012 по 2013 г. сменилось 2 начальника дистанции.

В хозяйстве пути Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры по итогам работы за семь месяцев 2013 г. допущено 100 отказов рельсовых цепей и технических средств 1 и 2 категорий, что ниже уровня прошлого года на 63 случая или 39%. Из 100 отказов на рельсовые цепи приходится 70 случаев (70%), что ниже уровня прошлого года на 8 случаев. За 7 месяцев 2013 г. допущено увеличение количества отказов рельсовых цепей по причинам: переходное сопротивление - 15/7, утечка тока - 1/0. Рост отказов в работе рельсовых цепей и технических средств 1 и 2 категорий за 7 месяцев текущего года допущен в одной Иртышской дистанции пути -8/7.

В соответствии с приказом начальника Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Шевцова Е.А. от 1 июня 2013 г. № ЗСиб ДИ-174 «Об установлении максимально допускаемых скоростей движения поездов и одиночно следующих локомотивов на железной дороге» на 140 путях 41 станции действует ограничение скорости менее 40 км/ч.

По состоянию на 1 января 2013 г. в пути эксплуатируется 1318 дефектных рельсов (на 01.01.2012 – 1432 ДР). Основные ДР по коду 10 – 555; по коду 14 – 412; по коду 21Н – 67; по коду 46 – 84 шт. На 1 августа 2013 г. в пути 2090 дефектных рельса (прирост с начала года 772 шт. или 36,93%). С начала года выявлено 1117 остродефектных рельсов (2012 г. – 1125 ОДР). Наибольшее количество ОДР в июле 2013 г. выявлено в дистанциях пути: Заринской-16, Карасукской и Алтайской по 13 ОДР. В течение 2013 г. было выявлено 395 остродефектных рельсов по коду 21, из них 187 рельсов установлены в накладки.

За семь месяцев 2013 г. допущен 1 излом рельса 6 января на перегоне Артышта – Аламбай 1 путь 183 км Заринской дистанции пути по коду 21.2. из-за пропуска работников мобильного средства и операторов дистанции пути.

На железной дороге не выполняется распоряжение ОАО «РЖД» от 8 декабря 2010 г. № 2537 в части своевременной замены (5 суток) контроленепригодных рельсов. По состоянию на 1 августа 2013 г. в пути эксплуатируется 17,85 км нити контроленепригодных рельсов по коду 99К, из них на Заринской дистанции пути 16,463 км и Сузунской – 1,388 км. С начала года вновь выявлено 13,637 км контроленепригодных рельсов. Акты комиссионных осмотров контроленепригодных рельсов в Заринской дистанции пути по рельсам выявленным в июле т.г. не предоставлены.

Расчетная потребность операторов дефектоскопов для выполнения периодичности контроля рельсов по состоянию на 1 января 2013 г. составляет 657 человека, фактически работает 651 человек.

В соответствии с приказом НЗ-ДИ Шевцова Е.А. № 1/215 от 1 октября 2012 г. о создании единого центра расшифровке дефектограмм (ЕЦР) с 1 июля 2013 г. весь объем расшифровки съемных средств дефектоскопии производится в ЕЦР. С начала года расшифровщиками ЕЦР расшифровано 115039,61 км при плане 115026,91 км записей дефектограмм съемных дефектоскопов, оборудованных регистраторами. По результатам расшифровки на вторичный контроль выдано 5426 отметки (в 2012 г. – 4003 отметки), по расшифровке выявлено 142 остродефектных (в 2012 г. - 145 шт.) и 1298 дефектных рельсов (в 2012 г. - 743 шт.).

Парк съемных дефектоскопов на железной дороге не в полной мере соответствует современным требованиям, предъявляемым к средствам неразрушающего контроля. По состоянию на 1 августа 2013 г. на железной дороге из 237 дефектоскопов сплошного контроля рельсов 11 (4,6%) эксплуатируются более 10 лет, имеют 100% износ и требуют замены.

Нарушаются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 27 декабря 2012 г. № 2714р в части изъятия из пути как остродефектных рельсов, дефектных по коду 99.1 имеющих сварные швы в зоне 3-х метров от торца

рельса. В службе пути учет таких рельсов не заведен, а в дистанциях такие рельсы не меняются более месяца. Так, например в Барнаульской дистанции пути после прохода 14 июля 2013 г. ПС № 006 на перегоне Присягино – Барнаул по 3 пути на 223 км пк 9 был выдан на контроль в течении 3-х суток рельс, который был проверен бригадой вторичного контроля 16 июля текущего года и подтвердил расположение сварного стыка на расстоянии менее 3-х метров от торца рельса. При проверке комиссией ЦРБ 17 августа т.г. данный рельс был не заменен и отсутствовал в ведомости дефектных рельсов по состоянию на 1 августа текущего года. Всего при проверке на железной дороге выявлено 16 рельсов по коду 99.1.

В нарушение требований телеграфных указаний ОАО «РЖД» от 28.05.2010 № 3/2556, от 29.04.2010 № 3/2909 и распоряжения ОАО «РЖД» от 10.03.2010 № 483р на дороге не организована работа по изъятию из пути рельсовых рубок с заводской маркировкой в зоне болтовых стыков. Так, например комиссией ЦРБ 10 августа 2013 г. на перегоне Мошково – Ояш на нечетном пути 3402 км пк 7-8 выявлена заводская маркировка (плавка) в зоне болтовых отверстий. В Беловской дистанции пути по станции Бочаты по 1 пути на 259 км пк 7 в плетевом стыке в зоне болтовых отверстий маркировка (плавка). Аналогичные дефектные рельсы были выявлены в Инской и Анжерской дистанциях пути.

В нарушение требований ПТЭ и распоряжения ОАО «РЖД» от 30 мая 2011 г. № 1172р мобильный дефектоскоп типа ЛДМ № 011 работает с 2011 г. без прибора безопасности. Комиссией ЦРБ работа ЛДМ № 011 приостановлена.

На железной дороге контрольные тупики всех дистанций пути были изготовлены и уложены в соответствии конструкторской документацией ЦПО-50/13-2000, ЦП 541.000СБ и аттестованы согласно требованиям ПМА 07.35-2004 «Правила и методика аттестации испытательных участков пути». При проверке комиссией ЦРБ контрольных тупиков цехов дефектоскопии проверяемых дистанций пути были выявлены несоответствия геометрических размеров искусственных дефектов, величины их раскрытия и расположения, длину рельс до 1560 мм, в отдельных дефектах остатки сломанных сверел, несоответствие расположения рельсов их аттестованным схемам, наличия докаточных рельсов. Длина пропилов, выполненная на отрезках рельсов, а также глубина и величина раскрытия отдельных дефектов не соответствует «Модели дефектов испытательного участка для проверки работоспособности мобильных и съемных средств неразрушающего контроля рельсов», утвержденного ОАО «РЖД» 16.09.2004.

Путеизмерительные тележки в дистанциях пути эксплуатируются без своевременного проведения плановых видов ремонтов. По состоянию на 1 августа 2013 г. из 98 имеющихся на железной дороге 25 (25%)

путеизмерительных тележек эксплуатируются с нарушением сроков проведения капитального ремонта.

На балансе дистанций пути 98 путеизмерительных тележек (в том числе 59 тележек типа ПТ-7МК, 2 – типа ПТ-7МК-01 и 37 автоматизированных комплексов натурального осмотра пути). В работе 84 тележек, в резерве – 14.

В июле текущего года общий план проверки пути составил 4877,288 км. Из них в июле месяце промерялись кривые участки пути R-650м и менее на деревянных шпалах, проверено 278,69 км (100%). При плане проверки станционных путей 4598,6 км путеизмерительными тележками фактически проверено содержание 4600,82 км. В Омском регионе – при плане 833,37 км проверено 824,99 км (99,0%). Новосибирский регион – план 1420,77 км, выполнено 1420,87 км. Кузбасский регион – план 1511,88 км, выполнено 1528,60 км. Алтайский регион – план 832,58 км, выполнение 826,36 км (99,3%).

Путеизмерительными тележками в июле обнаружено 244 отступлений 3-й степени, отступлений 4-й степени обнаружено 2, устранено 205 отступлений.

Средняя балловая оценка содержания путей на дороге в июле составила 66 баллов. В том числе: Омский регион – 69, Новосибирский – 52, Кузбасский – 74, Алтайский – 68. Среднемесячная выработка в июле на одну тележку составила 71,89 км.

Балловая оценка за 7 месяцев 2013 г. по дороге составила 19 баллов при плане 20. При контрольных проверках выявлено 126 неудовлетворительных километров, в т. ч. по приказу № 20Ц – 72 км. За 7 месяцев 2013 г. балловая оценка по Транссибирскому ходу составляет 14 баллов при 14 неудовлетворительных километрах, по Среднесибирскому ходу – 21 балл при 45 неудовлетворительных километрах.

Допустили рост неудовлетворительных километров по сравнению с 2012 г. 8 дистанций пути: Заринская – 39 (2012 г. – 30), Сузунская – 11 (2), Болотнинская – 7 (6), Новокузнецкая – 4 (1), Анжерская – 2 (1), Каменская – 2 (0), Входнинская и Новосибирская по 1 (0).

Наихудшая балловая оценка у Заринской дистанции пути – 47 баллов (план – 33) и 39 неудовлетворительных километров.

Так же не выполнен план балловой оценки за 7 месяцев 2013 г. семь дистанций пути: Кемеровская 35 баллов и 12 неудовлетворительных километров, Сузунская (32/11), Рубцовская (27/6), Болотнинская (21/7), Алтайская (20/0), Барнаульской (20/2), Тайгинская (17/3).

Количество неисправностей 4 степени на дороге увеличилось к уровню 2012 г.: 78 неисправностей против 45. Эти неисправности имеют следующие дистанции пути: Заринская – 61 (2012 г. – 16), Сузунская – 4 (0), по 2 у Чулымской (0) и Болотнинской (0), Беловской (2) и Новокузнецкой (6); по 1 у

Кемеровской (2), Рубцовской (2) и Кулундинской (1), Прокопьевской (1), Полосухинской (1).

За 7 месяцев 2013 г. обнаружено 720 неисправностей 3 степени против 686 в 2012 г. Наибольшее количество неисправностей 3-й степени имеют следующие дистанции пути: Заринская - 191 (2012 г.- 142), Сузунская – 72 (23), Прокопьевская - 63 (43), Новокузнецкая – 50 (28), Анжерская - 49 (15).

За 7 месяцев 2013 г. количество неисправностей 2 степени, близкой к 3степени, увеличилось по сравнению с 2012 г. и составило 5392 (2012 г. – 4627). Наибольшее количество этих неисправностей имеют Заринская - 1422 (2012г. – 615), Сузунская - 504 (178), Томская - 334 (460), Прокопьевская - 317 (383), Новокузнецкая - 314 (212), Кемеровская – 312 (318), Болотнинская – 281 (182), Рубцовская – 170 (313) дистанции пути.

Допущено три двукратных повторяемости неудовлетворительных километров по 1 у Болотнинской, Тайгинской и Заринской дистанций пути; из них 2 – по приказу № 20Ц; по Тайгинской и Заринской (в 2012 г. было 4 повторяемости неудовлетворительных километров, в т.ч. 4 – по приказу № 20Ц).

Допущено 14-ть двукратных повторяемостей неисправностей 3 степени: 6 у Сузунской, по 2 у Кемеровской и Заринской, по 1 у Иртышской, Чулымской, Беловской и Каменской дистанциях пути.

Допущена двукратная повторяемость опасного сочетания 2 степени прж 2П по ПЧ-27 (1 путь перегона Тутальская – Литвиново 3512 км ПК 10).

За 7 месяцев 2013 г. ограничивалась скорость движения поездов на 121 километре (2012 г. – 120): на 23 км более 60 км/ч; на 89 км – 60 км/ч, на 8 – 40 км/ч, на 1 – 25 км/ч.

Балловая оценка содержания пути в июле 2013 г. составила 19 баллов. Выявлено 16 неудовлетворительных километров (июнь 2013 г. - 15). Обнаружено неисправностей 3 степени – 130, неисправностей 4 степени – 38.

План балловой оценки не выполнили 7 дистанций пути: Заринская – 54 балла (план - 31) и 6 неудовлетворительных километров, Сузунская (33/2), Новокузнецкая (28/2), Болотнинская (21/2), по 18 баллов у Анжерской (0) и Тайгинской (0), Татарская (14/0).

За июль 2013 г. ограничивалась скорость движения поездов на 14 километрах: на 4 км более 60 км/ч, на 6 км – 60 км/ч, на 4 км – 40 км/ч.

В соответствии распоряжения ОАО «РЖД» в июле-августе 2013 г. сетевой путеобследовательской станцией № 025 проведена проверка пути Западно-Сибирской железной дороги на участке Омск – Мариинск – Новосибирск – Белово – Таштагол – Новокузнецк – Междуреченск – Новокузнецк – Барнаул – Карасук – Татарская. Проверено 3143,5 км пути. Средний балл по проверенному участку дороги составил 16 баллов.

Оценено на «неудовлетворительно» - 3,0 км. Выявлено 3 неисправности 4 степени, 63 неисправности 3 степени, 159 отступлений 2 степени, близких к 3 степени. Неудовлетворительные километры допустили дистанция пути: Болотнинская по 2 пути 3414 км, Новокузнецкая по 1 пути 516 км, Заринская по 1 пути 87 км.

Выявлено несоответствие фактического возвышения наружного рельса паспортным данным более 15 мм на 64 кривых. Несовпадение отводов кривизны и возвышения более 30 метров выявлено на 28 кривых участках пути.

Комиссией ЦРБ при проверке результатов тарировки вагонов-путеизмерителей на специальном участке пути для настройки путеизмерительных средств на 13 пути станции Новосибирск-Западный выявлено, что при нескольких проездах по одному и тому же перекосу вагон-путеизмеритель длину перекоса оценивает на различной длине. На измеряемом перекосе две вершины имеют практически одинаковую амплитуду, поэтому при проездах вагонов-путеизмерителей большую амплитуду может иметь то одна вершина, то другая, в зависимости от текущей нагрузки на путь. В результате в разных проездах выдаются перекосы разной длины при минимальном (на долю миллиметра) превышении амплитуды то одной, то другой вершины. При этом амплитуда выдаваемого перекоса от проезда к проезду не меняется.

Так, 18 июля 2013 г. при тарировке вагонов-путеизмерителей на специальном участке у вагона-путеизмерителя № 048 (системы КВЛ-П.2.1 с погрешностью измерения ± 1 мм) при трех проездах перекоп оценен: 39мм/20м, 38мм/12м и 39мм/20м. Вагон-путеизмеритель № 032 (системы КВЛ-П1МП с погрешностью измерений ± 4 мм) при трех проездах перекоп оценен: 38мм/14м, 38мм/14м, 38мм/15м. Вагон-путеизмеритель № 002 (системы КВЛ-П1МП с погрешностью измерений ± 4 мм) при трех проездах перекоп оценен: 37мм/15м, 39мм/20м и 38мм/17м).

При проверке комиссией ЦРБ содержания и эксплуатации железнодорожных переездов Болотнинской, Новосибирской, Кемеровской, Анжерской, Беловской дистанциях пути выявлены несоответствия в содержании проезжей части, требующие выполнения ямочного ремонта. Также на переездах Болотнинской, Анжерской, Алтайской дистанций пути выявлены многочисленные замечания по содержанию планок нижней негабаритности. В нарушение требований инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов от 29 июня 1998 г. № ЦП-566 на переездах Болотнинской, Кемеровской, Заринской, Барнаульской дистанций пути высота подъема плит УЗП не соответствует нормативным требованиям. На всех охраняемых переездах Болотнинской дистанции пути отсутствуют трубки для установки

переносных красных щитов, как следствие щиты устанавливаются креплением за головку рельса с наклоном.

В нарушение требований «Методических указаний по составлению местной инструкции по эксплуатации железнодорожного переезда», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 22 ноября 2007 г. № 2220р во всех проверенных дистанциях пути не выверены местные инструкции и карточки электромеханиками дистанций электроснабжения, механиками СЦБ и дорожными мастерами дистанций пути в части ежегодной проверки местных инструкций по эксплуатации переезда на соответствие действующим устройствам по состоянию на 1 января каждого года.

Во многих проверенных дистанциях пути отсутствует проектная документация по укладке УЗП и несоответствие их проектным размерам.

При проверке технической документации на постах дежурных по переездам в Алтайской, Беловской, Тайгинской, Кемеровской дистанциях пути выявлено, что в карточки формы ПУ-66 изменения вносятся несвоевременно, в Кемеровской и Алтайской дистанциях пути местные инструкции составлены в нарушение требований распоряжением ОАО «РЖД» от 22 ноября 2007 г. № 2220р.

Дежурные по железнодорожным переездам Болотнинской, Тайгинской и Алтайской дистанций пути показали низкий уровень знаний порядка действий при возникновении внезапно возникшего препятствия.

В Алтайской дистанции пути в нарушение пункта 31 приложения № 1 к распоряжению от 12 сентября 2011 г. № 1981р дежурные и подменные дежурные по железнодорожным переездам проходили испытания на знание ПТЭ, ИСИ, ИДП в июле 2012 г. в комиссии не в полном составе (отсутствовал представитель ШЧ). В результате назначена внеочередная проверка знаний в количестве 33 человек.

В нарушение распоряжения ОАО «РЖД» от 17 апреля 2012 г. № 774р начальник службы пути Третьяк П.А. не организовал контроль за работой своих заместителей. Не организовал качественную работу по приемке в постоянную эксплуатацию стрелочных переводов уложенных в 2012 г.

Главный инженер службы пути Франк Д.Г. не организовал качественное проведение во втором квартале 2013 г. осмотр железнодорожных переездов, не организовал наличие проектов по укладке УЗП в дистанциях пути. Как следствие, в Барабинской, Болотнинской, Барнаульской, Карасукской, Каменской и Анжерской дистанциях пути они полностью отсутствуют, а в Входнинской, Называевской, Калачинская, и Алтайской дистанциях пути не в полном количестве.

В нарушение требований приказов начальника дороги от 30 августа 2012 г. № ЗСиб-516 и от 3 апреля 2013 г. № ЗСиб-58 первый заместитель

начальника службы пути Беляев Е.В. не оказал практическую помощь в проведении осмотра и не осуществлял контроль за своевременным устранением выявленных неисправностей осеннего 2012 г. и весеннего осмотров 2013 г. в Заринской дистанции пути. Проведенной проверкой комиссией ЦРБ хозяйства установлено, что Заринская дистанция пути остается в неуправляемой зоне риска с 1 квартала 2012 г.

В предложенном Ситуационным центром ОАО «РЖД» факторном анализе состояния безопасности движения поездов в путевом хозяйстве по итогам работы за II 2013 г. наибольшие факторы риска выявлены в Заринской, Инской и Алтайской дистанциях пути. Проведенной проверкой комиссией ЦРБ хозяйства установлено, что эти дистанции пути остаются в зоне риска.

Проведенной технической ревизией ЦРБ и анализом работы путевого хозяйства установлено, что в путевом хозяйстве не гарантируется безусловное обеспечение безопасности движения поездов, так как увеличена степень вероятности возникновения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, таких как: сход подвижного состава, происшествя на железнодорожных переездах, закрытие движения или ограничение скорости движения поездов до 15 км/ч по заявке начальника вагона-путеизмерителя, излом рельса под поездом, наезд на механизмы, оборудование и посторонние предметы.

В целом при проведении контрольной проверки применено 151 предупредительная мера, в том числе: из-за грубых неисправностей в содержании пути закрывались для движения три участка пути и 11 стрелочных переводов, ограничивалась скорость движения поездов от 15 до 80 км/ч на 35 км главного пути и 17 стрелочных переводах на главных и приемо-отправочных путях. Назначено проведение 7 внеочередных комиссионных осмотров на станциях и 3-х тракционных путей, проверка железнодорожных переездов. Направлено на доработку 5 технологических карт. В Барнаульской дистанции пути направлено на переработку 6 инструкций по эксплуатации железнодорожных переездов. Назначена инвентаризация инструмента строгого учета в 3-х дистанциях пути. Назначена инвентаризация рельсов в 10 дистанциях пути. Отменена аттестация всех проверенных 11 контрольных тупиков цехов дефектоскопии. Назначена внеочередная техническая ревизия Заринской дистанции пути. Направлено на собеседование при комиссии начальника дистанции пути 5 работников.

В хозяйстве автоматики и телемеханики (ЦДИ Супрун В.Н., ЦШ Насонов Г.Ф., ДИ Шевцов Е.А., Ш Шейн П.Э.) в 2012 г. количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта осталось на уровне 2011 г. (1/1). Количество отказов устройств железнодорожной автоматики и телемеханики

(далее ЖАТ) снижено на 16,6% (889/1066), в том числе устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее СЦБ) на 15,4% (823/973).

За 7 месяцев 2013 г. количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта осталось на уровне 2012 года (1/1). По вине хозяйства количество отказов в работе устройств ЖАТ, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, снижено на 19,8% (442/551), в том числе устройств СЦБ на 20,3% (404/507). При этом рост отказов устройств СЦБ допущен по вине Омской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (42/39). Прогнозный уровень количества случаев нарушения безопасности движения по хозяйству достигнут.

Руководители Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры, службы автоматики и телемеханики не обеспечили в полном объеме выполнение требований «Положения по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июля 2010 г. № 1493р. И, как следствие, комиссией ЦРБ выявлены не принятые к учету 8 случаев отказов устройств СЦБ: 4 мая 2013 г. на станции Обская (ШЧ Новосибирск) ложная занятость рельсовых цепей из-за попытки хищения кабеля, 23 июля 2013 г. на перегоне Шипуново – Язевка сигнальная точка № 6 сигнализировала красным огнем, 31 июля 2013 г. на перегоне Падунская – Промышленная сигнальная точка № 11 сигнализировала красным огнем, 30 июля 2013 г. на станции Евсино не открывался маневровый светофор М1, 17 июля 2013 г. на перегоне Индустрия – Красноярка сигнальная точка № 4 сигнализировала красным огнем, 12 августа 2013 г. на перегоне Бочаты – Белово сигнальная точка № 5 сигнализировала красным огнем, 2 августа 2013 г. на перегоне Овечкино – Корчино сигнальная точка № 20 сигнализировала красным огнем, 10 августа 2013 г. на перегоне Корчино – Паново сигнальная точка № 26 сигнализировала красным огнем.

Мероприятия, составленные по результатам технической ревизии, проведенной комиссией ЦРБ ОАО «РЖД» в 2012 г. и утвержденные приказом начальника железной дороги 18 апреля 2012 г. № 3-Сиб-176, разработаны некачественно. Ревизией ЦРБ в 2012 г. было выявлено, что в Инской дистанции сигнализации, централизации и блокировки 9 октября 2011 г. на станции Дорогино на входном светофоре Н были разбиты линзы красного огня. При восстановлении устройств светофор из централизации не выключался. Проверкой выявлено аналогичное замечание на Беловской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

В Новосибирской дистанции сигнализации, централизации и блокировки нарушен срок устранения замечания пункта 11 мероприятий, утвержденных ШЧ от 5 апреля 2012 г. При установленном сроке выполнения до 10 апреля 2013 г. фактически выполнение 31 мая 2013 г. По мероприятиям в Тайгинской

дистанции сигнализации, централизации и блокировки составлены технологические карты на процессы проверки кнопок щитков АПС, ключей-жезлов не утвержденные установленном порядке.

Контрольной проверкой установлено, что руководители Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры, службы автоматики и телемеханики, структурных подразделений не используют методы и оценки рисков в соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р «Об утверждении стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД».

В службе автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и во всех дистанциях сигнализации, централизации и блокировки не используются «Методические рекомендации по применению в ОАО «РЖД» системы гармонизированных показателей для оценки безопасности движения и системы организации деятельности по учету и использованию этих показателей», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 20 марта 2009 г. № 562р, в части определения цели проведения анализа. В дистанциях сигнализации, централизации и блокировки не рассматривается как один из факторов риска, длительность устранения неисправностей, повторяемость и их влияния на состояние безопасности движения поездов. Не применяются принципы вовлечения персонала в систему менеджмента безопасности движения (СМБД). В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 9 июля 2010 г. № 1493р не проводится анализ отказов технических средств на 1 млн. поездо-километровой работы.

В службе автоматики и телемеханики совместно со службой вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не разработана и не утверждена в дирекции инфраструктуры поэтапная программа по оборудованию постов КТСМ устройствами сигнализации оповещения о приближении поезда на участках, оборудованных автоматической блокировкой. Из 388 линейных постов КТСМ не оборудованы системой оповещения о приближении поезда (СОП) в обоих направлениях – 48.

На железной дороге с истекшим сроком эксплуатации продолжает эксплуатироваться 56% (197) электрической централизации на железнодорожных станциях и 27,9% (1362,6 км) автоблокировки на перегонах.

Начальник Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Шевцов Е.А. не уделяет внимание вопросам укомплектованности кадров. Как следствие, численность электромехаников СЦБ по штатному расписанию меньше расчетной численности на 18 чел, фактическая меньше расчетной – на 33 чел. В целом по хозяйству автоматики и телемеханики укомплектованность штата составляет 93,3%, в том числе электромонтерами СЦБ – 81,1 % (415/512).

Наихудшая укомплектованность электромонтерами СЦБ сложилась в Новокузнецкой (58,3%), Барабинской (59,3%), Инской (61,1%), Омской (71,4%), Новосибирской (78,7%), Кемеровской (85,3%) дистанциях сигнализации, централизации и блокировки. Электромеханиками СЦБ не укомплектована Инская (83,7%), Каменская (92,5%), Карасукская (92,9%), Кемеровская (93,5%) дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

Руководители службы автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и начальники дистанций сигнализации, централизации и блокировки не обеспечили выполнение требований пункта 13 «Стационарные устройства для закрепления составов» «Основных технических указаний по обслуживанию устройств СЦБ» от 16 декабря 2000 г. № ЦШЦ-208. Как следствие, проверки и техническое обслуживание УТС в Новосибирской, Инской, Тайгинской и Кемеровской дистанциях сигнализации, централизации и блокировки проводятся формально. На станциях Новосибирск – Восточный, Инская, Тайга в нарушение требования пункта 15.2 инструкции по техническому обслуживанию устройств СЦБ № ЦШ-720-09 на УТС при зазоре между опорной поверхностью полоза и головкой рельса более 7 мм происходит замыкание контрольных цепей электропривода, на УТС № 18П сверхдопустимое отклонении полоза от вертикальной оси в наружную сторону колеи более 10 мм, на станции Кемерово-Сортировочный УТС-380 35 пути эксплуатируется с разбежкой ползозов более 30 мм.

На стыке взаимодействия хозяйства пути, автоматики и телемеханики допускаются грубые нарушения требований инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ № ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р. На станции Барнаул из-за касания контрольной тяги стрелки № 14 односторонний пробой изоляции рельсовой цепи, на станции Яшкино при выключении стрелки № 8/10 из централизации для замены электропривода на стрелке № 8 не указан способ закрепления стрелочных остяков, не выполнена проверка отсутствия электрического контроля спаренных стрелках при нахождении их в разных положениях.

Руководители службы автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и начальники дистанций сигнализации, централизации и блокировки не обеспечили выполнение требований пункта 7 «Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы» «Основных технических указаний по обслуживанию устройств СЦБ» от 16 декабря 2000 г. № ЦШЦ-208. Как следствие, в Новосибирской, Инской, Тайгинской, Кемеровской, Алтайской, Барнаульской, Новокузнецкой дистанциях сигнализации, централизации и блокировки выявлены отступления

в содержании устройств и технической документации автоматической переездной сигнализации.

На переезде № 2 станции Новосибирск-Восточный монтажные схемы релейного шкафа не соответствуют действующим устройствам. При ежемесячной проверке переезда электромеханиками не проверяется видимость переездных светофоров.

На переезде 34 км перегона Ишаново – Предкомбинат при наличии пешеходного перехода не смонтирована звуковая сигнализация для пешеходного перехода. В нарушение требований инструкции по технической эксплуатации устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки № ЦШ-720-09, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 22 октября 2009 г. № 2150р (далее – Инструкция № ЦШ-720-09), не выполняется периодичность проверки сопротивления изоляции кабеля, монтажная схема релейного шкафа не соответствует действующим устройствам. Электромеханиками СЦБ не выполняются требования, в части измерений выпрямленного тока выпрямителя, а также остаточного напряжения на входе путевых приемников тональных рельсовых цепей и на светодиодных головках.

Руководители службы автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и начальники дистанций сигнализации, централизации и блокировки не обеспечили качественное выполнение работы по проверке соответствия действующих устройств СЦБ утвержденной технической документации, что может привести к возникновению таких рисков, как ложное появление на напольном светофоре разрешающего показания вместо запрещающего, прием или отправление поезда по неготовому маршруту, перевод стрелки под составом и задержки поездов из-за неисправности устройств СЦБ более 1 часа. Как следствие, при проверке Новосибирской, Инской, Алтайской, Беловской, Кемеровской, Барнаульской и Тайгинской дистанций сигнализации, централизации и блокировки выявлены отступления от требований инструкции по содержанию технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 сентября 2011 г. № 2028р (далее – ЦШ-617-11).

На станции Яшкино в нарушение инструкции ЦШ-617-11 в монтажной схеме статива № 34 нет обоснования о внесении изменений, на переезде 3557 км в релейном шкафу № 4 и в релейном шкафу сигнальной установки № 4 перегона Тайга – Яшкино превышен номинал предохранителей, монтажные схемы релейных шкафов не соответствуют действующим устройствам.

На установке КТСМ-02 перегона Штабка – Южный в схемах альбома КТСМ отсутствуют штампы сверки, монтажная схема стойки питания КТСМ не соответствует действующим устройствам, в путевой коробке установлены

ВОЦН-220 вместо ВОЦН-24. На перегоне Штабка – Южный на сигнальной точке № 21/4 монтажная схема релейного шкафа не соответствует действующим устройствам, в релейном шкафу установлен неисправный предохранитель номиналом 0,5А.

На станции Кемерово-Сортировочное монтажные схемы муфты и трансформаторного ящика светофора М46 не соответствуют действующим устройствам, в 10 раз завышен номинал предохранителя в релейном шкафу САУТ вместо 0,5А установлен 5А, монтажные схемы релейных стативов № 15, 54 не соответствуют действующим устройствам, на стативе № 54 завышен номинал предохранителя 2А (установлен 10А). Аналогичные замечания выявлены в других дистанциях сигнализации, централизации и блокировки.

Руководители Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры, службы автоматики и телемеханики не обеспечили безусловное выполнение руководящих указаний ОАО «РЖД». В ходе контрольной проверки комиссией ЦРБ выявлены недостатки по выполнению требований нормативных документов МПС России и ОАО «РЖД», направленных на обеспечение безопасности движения поездов.

Руководителями службы автоматики телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры и дистанций сигнализации, централизации и блокировки нарушается требование распоряжения ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р «Об утверждении Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «РЖД», участвующих в перевозочном процессе», в части проведения «Дней безопасности». Проверки носят локальный характер, при которых не рассматривается весь комплекс вопросов организации обеспечения безопасности движения поездов (с непосредственными исполнителями не изучаются инструкции, технологические процессы, распоряжения по безопасности движения поездов не проверяется организация проведения инструктажей по безопасности движения поездов). По таким проверкам невозможно выявить систему (аварийный процесс) нарушений, что является одной из задач Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надёжности перевозочного процесса в холдинге «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р.

В нарушение требования распоряжения от 13 февраля 2012 г. № НЗ-ДИ-2/24р «О проведении внутреннего аудита 2-го уровня» в Барабинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки не ознакомлены члены аудиторской группы, не по всем нарушениям, выявленным при проведении аудита Барабинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, составлены корректирующие мероприятия. В Новосибирской дистанции сигнализации, централизации и блокировки в отчете по проведению

технического аудита в 2013 г. на станции Обь подписан только главным инженером дистанции, отсутствуют подписи остальных членов аудиторской группы, рапорты от старших электромехаников по выполнению корректирующих мероприятий технического аудита.

Руководителями дирекции инфраструктуры, службы автоматики и телемеханики и дистанций сигнализации, централизации и блокировки не выполнены требования протокола ОАО «РЖД» от 16 мая 2013 г. № АЦ-39пр, № ЦШЦ-4/240 от 15 мая 2013 г. «О случае перевода стрелки под вагоном пассажирского поезда № 199 на станции Киров Горьковской железной дороги» и мероприятий «Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры по повышению уровня безопасности движения поездов в хозяйстве автоматики и телемеханики» от 30 мая 2013 г. № 214. В Инской дистанции сигнализации, централизации и блокировки отсутствует утверждённый пофамильный контингент работников, с которых необходимо затребовать расписки «О недопустимости дачи ложного контроля устройств СЦБ». Как следствие, в дистанции сигнализации, централизации и блокировки нет расписки главного инженера дистанции. Руководители Беловской и Новосибирской дистанций сигнализации, централизации и блокировки не провели внеплановый инструктаж работникам хозяйства движения по требованиям инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ, пользования кнопкой «Замыкание стрелок». По телеграфному указанию первого заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги от 10 мая 2013 г. № 68/Н «О случае перевода стрелки под подвижным составом на станции Киров» проведена 1 проверка начальника дистанции по фактическому наличию временных перемычек на станциях (ШЧ Новосибирск).

Руководители службы автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не обеспечили выполнение телеграфного указания ОАО «РЖД» от 21 января 2013 г. № 830 по случаю схода вагонов на перегоне Валя – Мыслино Октябрьской железной дороги. В Новосибирской, Барнаульской дистанциях сигнализации, централизации и блокировки на рабочих местах отсутствуют памятки по действию работников при возникновении нестандартных ситуаций.

По телеграфному указанию ОАО РЖД от 5 февраля 2013 г. № ЦШЦ-35/52 «По случаю остановки поезда по показаниям УКСПС на перегоне Зима – Делюр Восточно-Сибирской железной дороги» Омская, Алтайская дистанции сигнализации, централизации и блокировки не отчитались о проведении технических занятий с дежурными по станциям о порядке действий при срабатывании УКСПС, Новокузнецкая дистанция сигнализации, централизации и блокировки провела технические занятия

только с дежурными по станции Ерунаково. В Тайгинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки в отчетах не отражены результаты проведенных проверок устройств УКСПС

Руководители службы автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не обеспечили выполнение телеграфных указаний ОАО «РЖД»:

от 5 января 2013 г. № ЦШЦ-4/1 «О случае неисправности устройств СЦБ на станции Ундол Горьковской дирекции инфраструктуры» в части проведения работы по составлению для каждой станции алгоритма действия эксплуатационного штата с указанием наименований и конкретных адресов для восстановления цепей самоблокировки (Входнинская, Барабинская, Барнаульская, Беловская, Новокузнецкая, Тайгинская и Кемеровская дистанции сигнализации, централизации и блокировки);

от 21 января 2013 г. № 143р «О случае схода вагонов в грузовом поезде на станции Кутан Северо-Кавказской железной дороги» Входнинская, Омская, Новосибирская, Инская, Алтайская, Барнаульская дистанции сигнализации, централизации и блокировки не отчитались об окончании работ по пересмотру местных инструкций о порядке пользования устройствами СЦБ на станциях на предмет наличия порядка выключения рельсовых цепей при угрозе потери шунтовой чувствительности;

от 4 апреля 2013 г. № 572/ЦРБ «О случае ложной занятости рельсовых цепей на станции Чепца Свердловской железной дороги». В отчетах предоставленных службой автоматики и телемеханики не указаны результаты внеочередной проверки соответствия подключения полюсов питания принципиальным и монтажным схемам.

При рассмотрении результатов состояния и организации технического обучения во 2 квартале 2013 г. начальником службы автоматики и телемеханики Шейн П.Э. присутствовало 7 начальников дистанций сигнализации, централизации и блокировки из 13. Отсутствует обратная связь по решениям протокола совместного совещания начальников служб электрификации и электроснабжения и автоматики и телемеханики (начальники дистанций не отчитываются о проведении совместных проверок).

Руководителями Новосибирской, Инской, Алтайской, Барнаульской и Беловской дистанций сигнализации, централизации и блокировки не проведены проверки работы устройств АЛСН и САУТ в 1 полугодии 2013 г. при сопровождении дорожной лаборатории автоматики и телемеханики.

На железной дороге при вводе устройств СЦБ в эксплуатацию не соблюдается требование стандарта СТО РЖД 19.002-2011 «Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики. Порядок ввода в эксплуатацию» (далее – Стандарта) и инструкции по приемке в эксплуатацию

законченных строительства объектов железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, утвержденной МПС России 6 июля 1998 г. № ЦШ-571 (далее – Инструкция № ЦШ-571).

При вводе в эксплуатацию блок поста 14 км (Кемерово) не разработан график пусконаладочных работ, нет уведомления о готовности объекта от председателя рабочей комиссии, нет распоряжения по определению порядка производства работ на время ввода в эксплуатацию объекта ЖАТ и назначению ответственных, с нарушением срока дана телеграмма на выдачу предупреждений на период ввода устройств эксплуатацию.

При вводе устройств СЦБ на станция Юрга I не предоставлен график от подрядчиков по выполнению пуско-наладочных работ. Протокол измерения заземляющего контура выполнен работниками дистанции, а не подрядчиком, в нарушение требования пункта 1.13.1 инструкции № ЦШ-571 отсутствует акт результатов измерения электрических параметров кабеля.

На блок-посту 302 км перегона Трудармейская – Красный Камень акт проверки системы оповещения работающих на путях не подписан руководителями регионального центра связи, отсутствуют акты совместной проверки работниками дистанций сигнализации, централизации и блокировки и электрификации и электроснабжения времени переключения основного и резервного электропитания и акт проверки селективности защиты электропитания.

В нарушение требований пункта 9.2 приложения 1 инструкции № ЦШ-720-09 на переездах № 2 станции Новосибирск-Восточный Новосибирской дистанции сигнализации, централизации и блокировки не проверяется видимость переездных светофоров, на переезде 13 км Инской дистанции сигнализации, централизации и блокировки не проверяются муфты светофоров, не измеряются основные параметры переездной автоматики, устройства автоматики переезда не проверяются старшим электромехаником, не измеряется плотность электролита в аккумуляторных батареях. На переезде 34 км перегона Предкомбинат – Ишаново не смонтирована звуковая сигнализация для пешеходного перехода, нарушается периодичность проверки сопротивления изоляции кабеля, монтажная схема релейного шкафа № 2 не соответствует действующим устройствам, не выполняется измерение выпрямленного тока, не измеряется напряжение на светодиодных головках

Руководители службы автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры, дистанций сигнализации, централизации и блокировки не обеспечили выполнение требования приложения № 6 инструкции № ЦШ-720-09 по периодичности проверки приборов СЦБ. На станциях Новосибирск, Новосибирск-Восточный, Кемерово и блок-пост 302 км просрочен срок эксплуатации приборов СЦБ.

В нарушение требований пункта 2 приложения № 1 инструкции № ЦШ-720-09 на станциях Новосибирск-Восточный, Инская, Карасук I и Омск стрелочные электроприводы эксплуатируются с нарушением норм содержания.

В службе автоматики и телемеханики не организовано выполнение требования пункта 5.4 инструкции № ЦШ-720-09 и пункта 4.4.16 «Положения об оперативном руководстве в хозяйстве автоматики и телемеханики» (далее Положение), утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 3 июля 2012 г. № 1316р.

В нарушение пункта 4.4.8 Положения у диспетчеров дистанций сигнализации, централизации и блокировки отсутствует ведомость дистанционного аварийно-восстановительного запаса, и, как следствие, сверка его наличия не выполняется.

В нарушение требований пункта 4.4.4 Положения диспетчерский аппарат дистанций сигнализации, централизации и блокировки ежедневно не формирует оперативную справку об отказах устройств железнодорожной автоматики и телемеханики за смену из программы АСУ-Ш-2 с распечаткой и подписью диспетчера дистанции.

В нарушение требований пункта 4.4.11 Положения в Новосибирской и Инской дистанциях сигнализации, централизации и блокировки диспетчерами дистанции не установлен контроль за обеспечением безопасности движения поездов при производстве работ по технической эксплуатации и ремонте устройств СЦБ. Не проводится проверка знаний технического персонала.

В нарушение требований пункта 6.4 «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда» утвержденной МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 на дороге не выполняется комиссионная проверка пути в зоне контроля устройств КТСМ под председательством начальника участка с участием старшего дорожного мастера.

По результатам контрольной проверки и анализом выявленных факторов риска установлено, что в хозяйстве автоматики и телемеханики Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не гарантируется безусловное обеспечение безопасности движения поездов, так как присутствует вероятность возникновения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, таких как неисправности устройств сигнализации, централизации и блокировки и других технических средств, в результате которой допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения на 1 час и более; сходы железнодорожного подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях, при которых повреждены локомотивы в объеме текущего ремонта или вагоны в

объеме текущего отцепочного ремонта (или более сложных видов ремонта подвижного состава), проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора.

Вероятность возникновения данных событий наиболее возможна в границах Инской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

В ходе контрольной проверки по хозяйству автоматики и телемеханики выявлено 324 замечания, применено 132 предупредительные меры, в том числе назначено 59 внеочередных проверок на 14 станциях, 6 переездах, 4 постах КТСМ, 4 точках автоблокировки, отправлено на доработку 37 документов, запрещено пользование 4 тормозными упорами, закрыто движение по 2 стрелочным переводам, возвращено на повторный ремонт узлов, деталей, агрегатов 16, показали низкий уровень знаний ПТЭ, технологии обслуживания и норм технического содержания 12 работников хозяйства.

В хозяйстве электрификации и электроснабжения Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (ЦДИ Супрун В.Н., ЦЭ Лосев В.Г., ДИ Шевцов Е.А., Э Дербилов Е.М.) за 12 месяцев 2012 г. допущено 12/11 событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Их рост произошел в границах Новокузнецкой (3/0), Тайгинской (2/0) и Кемеровской (1/0) дистанций электроснабжения. Таким образом, в 2012 г. прогнозный уровень обеспечения гарантированной безопасности движения поездов, утвержденный ОАО «РЖД» 24 января 2012 г. № 926/ЦДИ, не был достигнут.

За 7 месяцев 2013 г. допущен рост количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на 15% (7/6). Возросло их количество в Тайгинской дистанции электроснабжения – 3/1.

За истекший период 2013 г. количество отказов в работе технических средств 1 и 2 категории не снижается (70/70). Рост отказов допущен в Барабинской (8/5), Новосибирской (7/5), Карасукской (6/2) и Каменской (5/1) дистанциях электроснабжения.

В службе электрификации и электроснабжения расследование 39 случаев отказов технических средств на тяговых подстанциях, допущенных в период с июля 2012 г. по август 2013 г., проведены с нарушением требований распоряжения ОАО «РЖД» от 20 июня 2011 г. № 1340р. Акты о повреждениях на тяговых подстанциях (линейном устройстве тягового электроснабжения) формы ЭУ-131 в службе отсутствуют. При этом в нарушение требований этого же распоряжения Управление электрификации и электроснабжения Центральной дирекции инфраструктуры и аппарат главного ревизора железной дороги в регионах не требуют составления данных актов.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 9 ноября 2004 г. № 3541р Новокузнецкая и Барнаульская дистанции электроснабжения не переведены в разряд аварийных, при том, что по итогам работы за 2012 г. в этих предприятиях допущено увеличение удельной повреждаемости контактной сети на 100 км развернутой длины в два и более раза по сравнению с 2011 г.

Как показала проверка, в Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры (далее – Западно-Сибирская ДИ), службе и дистанциях электроснабжения нарушается единая система управления безопасностью движения, в работе структурных подразделениях не применяется системный и процессный подход при реализации корректирующих мер.

Мероприятия, составленные по результатам технической ревизии, проведенной комиссией ЦРБ ОАО «РЖД» в 2012 году и утвержденные приказом начальника железной дороги 18 апреля 2012 г. № 3-Сиб-176, разработаны формально и бессистемно, не все выявленные замечания были включены. Так, например, не были отражены вопросы внеочередных испытаний изолирующих съёмных вышек, доведение до нормы освещенности на станциях и другие.

В нарушение требований «Методических указаний по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов ОАО «РЖД», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» 3 января 2011 г. № 1р (далее – Методические указания), руководителями всех дистанций электроснабжения при подведении итогов проведения «Дней безопасности» не рассматривается вопрос по устранению замечаний, выявленных в предыдущие «Дни безопасности». В нарушение требований Методических указаний при проведении «Дней безопасности» не отражается весь перечень основных вопросов, подлежащих проверке.

Руководителями службы и всех дистанций электроснабжения технический аудит первого уровня проводится с нарушением требований стандарта СТО РЖД 01.05.514.1-2009, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 2 июня 2009 г. № 1150р и требований распоряжения ОАО «РЖД» от 21 сентября 2011 г. № 2068р «Об утверждении стандартов и методик ОАО «РЖД».

Так, в Карасукской дистанции электроснабжения не разработаны действующие корректирующие меры по допущенным отказам в работе технических средств, не составляются карты рисков. В Инской дистанции электроснабжения при проведении технического аудита 1-го уровня не указываются причины возникновения несоответствий и меры по их устранению. Аналогичные нарушения выявлены в Новокузнецкой, Беловской, Новосибирской, Алтайской и Кемеровской дистанциях электроснабжения.

В ходе контрольной проверки было установлено, что в хозяйстве электрификации и электроснабжения допускаются нарушения технологии

выполняемых работ, должностных обязанностей, требований инструкций, несоблюдение сроков устранения выявленных нарушений, некачественное проведение технических аудитов линейных подразделений, невыполнение требований нормативных документов МПС России и ОАО «РЖД».

В нарушение требований пункта 6 приложения № 4 к ПТЭ железных дорог, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286, в хозяйстве электрификации и электроснабжения по состоянию на 1 августа 2013 г. эксплуатируется 238 негабаритных опор контактной сети.

В нарушение требований пункта 1 приложения № 4 к ПТЭ на железной дороге эксплуатируется 64 железнодорожных переезда, на которых электроснабжение устройств СЦБ осуществляется от одного источника электроэнергии, в том числе 17 из них на главном ходу.

Начальник Западно-Сибирской ДИ Шевцов Е.А., начальник службы управления персоналом ДИ Шелеметев А.И. и начальник службы электрификации и электроснабжения Дербилов Е.М. не уделяют внимания работе с кадрами в части укомплектования штата. Как следствие, дистанции электроснабжения не укомплектованы рабочими массовых профессий. Укомплектованность к плану составляет 98%, в том числе: электромонтеры контактной сети – 95%, электромонтеры по ремонту ВЛ – 97%, электромеханики (в том числе старшие) – 98%. Наименьшая укомплектованность штатом в Инской и Вхотнинской (по 95%) дистанциях электроснабжения.

Начальник Западно-Сибирской ДИ Шевцов Е.А. и начальник службы электрификации и электроснабжения Дербилов Е.М. не принимают меры по выполнению требований распоряжения ОАО «РЖД» от 4 мая 2011 г. № 958р «О нормах аварийно-восстановительного запаса материально-технических ресурсов по хозяйству электрификации и электроснабжения и порядке их применения». В результате, во всех дистанциях электроснабжения страховой запас материально-технических ресурсов в районах контактной сети не соответствует нормам, утвержденных данным распоряжением, в части укомплектования материалами и деталями контактной сети (КС-054, КС-055, КС-046).

Начальник Западно-Сибирской ДИ Шевцов Е.А. и руководители службы электрификации и электроснабжения не обеспечили выполнение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 1 марта 2013 г. № 566р «Об организационно-технических мероприятиях по подготовке устройств электроснабжения к летним пассажирским перевозкам и устойчивой работе в грозовой период 2013 года». Так, в Кемеровской дистанции электроснабжения в срок до 1 июня 2013 г. не была проведена верховая диагностика контактной сети в объеме не менее 50% от годового задания (выполнение 27%). В план производства работ ЭЧК-330 Новокузнецкой дистанции электроснабжения не внесена работа по проверке велитовых разрядников

на линиях электропередач, в том числе, в нарушение этого же распоряжения не соблюдены сроки проверки искровых промежутков, указана периодичность 1 раз в год (при нормативе 2 раза в год). В Карасукской дистанции электроснабжения также, как и в Новокузнецкой дистанции электроснабжения, несвоевременно (с нарушением установленных сроков) выполнены внеочередные осмотры пересечений воздушных линий электропередач с контактной сетью. На тяговой подстанции Бериккульская Тайгинской дистанции электроснабжения не выполнена работа по текущему ремонту шинного моста ПВ, шинного моста силового трансформатора, секции шин 10 кВ.

Руководителями Западно-Сибирской ДИ и службы электрификации и электроснабжения не уделяется внимание вопросам содержания опорного хозяйства. По состоянию на 1 июля 2013 г. в хозяйстве электрификации и электроснабжения Западно-Сибирской ДИ эксплуатируется 165435 опор контактной сети, в том числе железобетонных 147598 шт. (89,2% парка) и 17837 металлических опор. Из них на участках постоянного тока эксплуатируется 123662 опоры (75%), в том числе 72% железобетонных и 95% парка металлических опор. В хозяйстве свыше 40 лет эксплуатируются 75697 (59057 железобетонных и 16640 металлических) опор контактной сети (45,8%). Наибольшее количество опор со сроком службы свыше 40 лет в хозяйствах Алтайской (11876 шт. или 77,4%), Инской (10546 шт. или 74,0%), Барабинской (8774 шт. или 71,3%), Новокузнецкой (10245 шт. или 53,6%), и Омской (7816 шт. или 53,0%) дистанций электроснабжения. Из этого числа 39915 опор (24,1%) эксплуатируется свыше 50 лет, в том числе 24 721 или 16,7% железобетонных и 15 194 или 85,2% металлических опор. Наибольший удельный вес опор старше 50 лет в Инской (10546 опор или 74,0%), Новосибирской (4962 опор или 40,3%), Тайгинской (4491 опор или 32,9%) и Омской (4318 опор или 29,3%) дистанциях электроснабжения.

В хозяйстве электрификации и электроснабжения отсутствует тенденция к снижению количества дефектных опор. Уже в 1 полугодии 2013 г. вновь выявлена 272 дефектная и 21 остродефектная опоры контактной сети. Рост числа дефектных опор по состоянию на 1 июля 2013 г. допущен в Входнинской (573/568), Алтайской (150/136) и Карасукской (99/88) дистанциях электроснабжения. На 20 августа 2013 г. в эксплуатации еще остается 9 остродефектных опор.

Такое положение с опорным хозяйством стало возможным вследствие отсутствия внимания к данному вопросу и недостаточного финансирования со стороны Управления электрификации и электроснабжения и Центральной дирекции инфраструктуры.

При этом остается значительное число непереукомплектованных (207) и не демонтированных опор (316). Если выполнение планов замены дефектных опор

контактной сети составляет 56,3%, то выполнение годового задания по ремонту – только 13,6% (113/880)

В нарушение требований Указаний по техническому обслуживанию и ремонту опорных конструкций контактной сети, утвержденных ОАО «РЖД» 19 декабря 2008 г. № К-146-2008 в Новокузнецкой дистанции электроснабжения в эксплуатации в актах по обследованию 4-х опор типа СК с индексом 7Ц отсутствует дата утверждения начальником дистанции.

В нарушение требований Правил устройств и технической эксплуатации контактной сети ОАО «РЖД» от 11 декабря 2001 г. № ЦЭ-868 (далее – ПУТЭКС) в районе контактной сети ЭЧК-318 Белово в книгу «Состояния металлических и железобетонных опор» формы ЭУ-87 не внесены отметки о замене опор контактной сети (перевод подвески и демонтаж разгруженных опор), проведенных на перегоне Белово – Мереть в 2013 году.

Такое положение дел с опорным хозяйством существенно повышает риск наступления событий, связанных с падением или повреждением опор контактной сети и мачт освещения.

Руководителями дистанций электроснабжения ревизии и обходы с осмотрами устройств проводятся неудовлетворительно. Как следствие, комиссией ЦРБ во всех дистанциях электроснабжения выявлены воздушные стрелки, секционные изоляторы, компенсирующие устройства, заземления опор и другие устройства электроснабжения, эксплуатирующиеся с нарушением требований ПУТЭКС.

В дистанциях электроснабжения выявлены факты нарушений технологии производства работ.

Так, в нарушение требований приложения № 8 ПУТЭКС в границах обслуживания Алтайской дистанции электроснабжения эксплуатируются 28 секционных изоляторов со сроком службы более 20 лет. В план по замене на 2013 г. не включен ни один секционный изолятор.

В нарушение требований «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту оборудования тяговых подстанций электрифицированных железных дорог», утвержденной ОАО «РЖД» 14 марта 2003 г. № ЦЭ-936, в Карасукской дистанции электроснабжения на тяговой подстанции Валиханово не устранена течь трансформаторного масла силовых трансформаторов Т-1 и Т-2 220кВ, не выполнена покраска оборудования распределительного устройства ОРУ-27,5 кВ. Не устранена течь трансформаторного масла на КТП-ДПР-27,5кВ по станциям Зубково и Чебачий. В дистанции при плане замены 35 опор линий автоблокировки и продольного электроснабжения фактически выполнена замена только 4 шт. (11%).

В нарушение требований «Правил безопасности при эксплуатации контактной сети и устройств электроснабжения автоблокировки железных дорог ОАО «РЖД», утвержденных ОАО «РЖД» 16 декабря 2010 г. № 104, в Новокузнецкой дистанции

электроснабжения в карте технологического процесса подготовки работы в опасном месте ПС-107 км указаны не все меры безопасности.

В нарушение требований технического указания МПС России от 14 апреля 1998 г. № О-3/98 в Кемеровской дистанции электроснабжения имеется оборудование, отключенное на долгое время. Так, например, по станции Плотниково разъединитель «З»-5 отключен с 9 февраля 2013 г., при этом его отключение не оформлено распоряжением по дистанции.

В Тайгинской дистанции электроснабжения в нарушение требований ГОСТ Р № 54984 – 2012 6 актов освещенности станций составлены без учетов требований данного стандарта.

В нарушение требований пункта 4.7.5 инструкции МПС России от 14 марта 2002 г. № ЦЭ-881 в Барнаульской дистанции электроснабжения в протоколах проверки уровня напряжения в кабельных ящиках сигнальных точек не указывается, под нагрузкой выполнены замеры или нет.

В службе электрификации и электроснабжения отсутствует регламент взаимодействия с Западно-Сибирской дирекцией связи. С дирекцией по ремонту локомотивов и моторвагонной дирекцией регламенты взаимодействия также отсутствуют, имеется только распоряжение главного инженера железной дороги от 2 ноября 2009 г. № НГ-26 «О порядке проведения совместных проверок токоприемников и крышевого оборудования электроподвижного состава».

По итогам инспекционных объездов вагоном-лабораторией испытания контактной сети (далее – ВИКС) во II квартале 2013 г. комплексный показатель, отражающий техническое состояние контактной сети, составил 27,9 балла при плановом задании 28,0 баллов. При этом задание на II квартал 2013 г. не выполнили 3 дистанции электроснабжения: Тайга – 37,2 балла (план – 23,7 баллов), Кемерово – 37,9/32,7 и Новокузнецк – 40,1/39,1.

В службе и дистанциях электроснабжения не работает система контроля за своевременным устранением замечаний ВИКС. Допущено увеличение отступлений от норм содержания контактной сети, выявленных во II квартале 2013 г. – 7309 (6977), из которых: 78 аварийных (152), 186 повторных отступлений (158), 514 мест с недопустимым нагревом (12). Вагонами выявлено 45 отступлений, требующих организации движения поездов с опущенными токоприемниками, наибольшее количество из которых в Новосибирской (10), Новокузнецкой (8) и Алтайской (7) дистанциях электроснабжения. По состоянию на 1 июля 2013 г. нарушен установленный срок устранения 1220 отступлений (33,8% из 3610 неустраненных замечаний). Также, дистанциями электроснабжения систематически нарушается срок устранения повторных отступлений по причине неудовлетворительной организации текущего содержания и низкой исполнительской дисциплины работников. Основными причинами ухудшения балловой оценки являются следующие отступления:

нарушения по высоте контактного провода, стрела провеса, увеличение количества визуальных показателей, повторных отступлений и мест нагрева проводов.

Вместе с тем, в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 13 февраля 2013 г. № 300р «Об изменениях в методике определения балльной оценки состояния контактной сети в хозяйстве электрификации и электроснабжения» руководители дирекции инфраструктуры и службы электрификации и электроснабжения не обеспечили достоверный учет балльной оценки контактной сети. Так, по Инской дистанции электроснабжения не учтены штрафные 500 баллов за случай повреждения контактной сети, допущенный 1 мая 2013 г. на перегоне Черепаново – Безменово. По Новокузнецкой дистанции электроснабжения при повреждении токоприемника 27 марта 2013 г. на воздушной стрелке на станции Бардино вместо 1000 баллов было начислено 500. В нарушение требований «Регламента проведения тепловизионного обследования на объектах хозяйства электрификации и электроснабжения», утвержденных 9 февраля 2013 г. исполняющим обязанности начальника службы электрификации и электроснабжения Бочкаревым Р.С. не проведено повторное обследование дефектов после их устранения по ЭЧЭ-404 станции Шпагино Алтайской дистанции электроснабжения. В Новокузнецкой дистанции электроснабжения также нарушаются сроки устранения замечаний по тепловизионному контролю. В протоколе начальника Тайгинской дистанции электроснабжения от 5 февраля 2013 г. № 27 «По результатам разбора замечаний выявленных вагоном – лабораторией испытаний контактной сети (ВИКС) при объезде в январе 2013 г.» мероприятия не соответствуют выявленным нарушениям.

На железной дороге не улучшается положение с предоставлением технологических «окон» требуемой продолжительности для выполнения ремонтных работ на контактной сети. В нарушение требований пункта 40 главы 5 ПТЭ и требований ПУТЭКС за 6 месяцев 2013 г. в Алтайской дистанции электроснабжения средняя продолжительность технологического «окна» составила 1,48 ч (менее 1,5 часа), а в целом по хозяйству электрификации и электроснабжения – 1,74 часа.

В Новосибирской дистанции электроснабжения не выполняются требования распоряжений ОАО «РЖД» от 9 октября 2009 г. № 2073р и железной дороги от 28 октября 2011 г. № 226р «О положении по книге замечаний машинистов» в части передачи информации о несоответствиях требованиям ПТЭ в содержании устройств инфраструктуры. В текущем году в АСУ ЗМ занесено всего 68 замечаний, что составляет менее 2 замечаний на машиниста, в том числе за июль месяц 9 замечаний, из них без ответа остались 2 замечания.

В нарушение требований Технического указания ОАО «РЖД» от 30 июля 2009 г. № ЦЭт-19/18 «Порядок работы со схемами питания и

секционирования контактной сети», в схему питания секционирования контактной сети Новокузнецкой дистанции электроснабжения не внесены 3 опасных места, выявленных в июне 2013 г..

В нарушение требований технического указания МПС России от 14 апреля 1998 г. № О-3/98 в связи с приведением в соответствие с «Соглашением о взаимоотношениях оперативно-технического персонала филиала ОАО «МРСК Сибири» - «Кузбассэнерго-РЭС» с оперативным персоналом Западно-Сибирской железной дороги филиала ОАО «РЖД» в Кемеровской дистанции электроснабжения не откорректировано наименование фидера Ф-10-11-3 на однолинейной схеме тяговой подстанции ЭЧЭ -333 Шахтер.

Со стороны главного инженера службы Артемченко С.В. не обеспечен контроль за проведением инструктажей и технического обучения работников службы и дистанций электроснабжения в соответствии с требованиями СТО РЖД 1.21.001-2007, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2008 г. № 300р «Организация технической учебы работников ОАО «РЖД». Общие положения».

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 11 июня 2013 г. № 3/1163 причастные работники службы электрификации и электроснабжения не ознакомлены с данным документом.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 5 августа 2013 г. № 3/459 работники Алтайской и Новосибирской дистанций электроснабжения не ознакомлены с обстоятельствами и причинами случаев повреждений устройств электроснабжения, допущенных по сети железных дорог 3 и 4 августа 2013 г.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 26 марта 2013 г. № 731р «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования» в Новокузнецкой дистанции электроснабжения не оформляются протоколы аттестационной комиссии, результаты испытаний по-прежнему заносятся в книгу формы РБУ-10. При этом в записях № 660-661 в составе комиссии участвовало менее 5 человек. Аналогичное нарушение выявлено в Тайгинской дистанции электроснабжения. В нарушение требований этого же распоряжения ОАО «РЖД» в Барнаульской дистанции электроснабжения состав комиссии по аттестации работников не соответствует данному распоряжению.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 26 апреля 2013 г. № 3/3449 начальник дирекции инфраструктуры Шевцов Е.А. с нарушением установленных сроков организовал изучение с эксплуатационным штатом «Регламента взаимодействия центральной дирекции инфраструктуры и центральной дирекции управления движением», утвержденного распоряжением

ОАО «РЖД» от 12 июля 2012 г. № 1385р. На железной дороге подобный регламент утвержден только 1 июня 2013 г.

Начальник службы электрификации и электроснабжения Дербилов Е.М. не контролирует выполнение личных нормативов по безопасности движения поездов своими заместителями и руководителями дистанций электроснабжения.

У первого заместителя начальника службы электрификации и электроснабжения Бочкарева Р.С. отсутствуют отчеты от руководителей дистанций электроснабжения по проведенным ранее своим проверкам.

Заместитель начальника службы Кореков С.П. при сопровождении пассажирских поездов в актах проверки не указывает фамилию машиниста и помощника машиниста, время отправления и прибытия на станции. Не принимал участие в проведении двух «Дней безопасности» в июне 2013 г.

По сравнению с технической ревизией, проведенной комиссией ЦРБ в 2012 г, увеличилось количество нарушений в ведении нормативно – технической документации и общее количество примененных предупредительных мер.

В ходе проведения контрольной проверки в хозяйстве электрификации и электроснабжения выявлено наличие факторов потенциального риска таких, как несоответствие устройств требованиям правил, инструкций, нормативных документов ОАО «РЖД» и МПС России, невыполнение технологии обслуживания и ремонта, невыполнение должностных обязанностей, некачественное проведение технических аудитов линейных подразделений, некачественное проведение технической учебы и инструктажей, несоответствие оперативной и нормативно-технической документации и нарушения в содержании технических средств, что не обеспечивает гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса.

Всего в ходе проведения контрольной проверки организации состояния безопасности движения поездов в хозяйстве электрификации и электроснабжения комиссией ЦРБ было применено 198 предупредительных мер, в том числе назначено 18 внеочередных ревизий контактной сети, направлено на доработку 108 документов, 47 узлов и деталей направлены на регулировку и ремонт, выявлено 17 нарушений технологии производства работ, назначено проведение 4-х внеочередных технических аудитов, 4 работника хозяйства показали низкий уровень знаний.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути (ЦДРП Бунин А.И., ДРП Маложон И.М.) в 2012 г. установленные целевые показатели 3 события выполнены, допущено 2 события, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

За 7 месяцев 2013 г. количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущено не было. Так, при осмотре 9 августа 2013 г. комиссией ЦРБ на

закрытом с 7 августа 2013 г. для реконструкции верхнего строения первом пути перегона Юность – Сеятель Инской дистанции пути, выявлено неограждение места производства путевых работ (исполнитель ОПМС-19).

По состоянию на 1 августа 2013 г. в структурных подразделениях дирекции по ремонту пути допущено 3/6 отказов в работе технических средств (ВЧД-4 станция Татарская (2) и ОПМС-19 станция Обь (1)). Причинами отказов явились: обрыв подводящей трубки у вагона, остановка поезда по подтвержденным показаниям КТСМ, ложная занятость при производстве путевых работ.

При проведении контрольной проверки установлено, что начальник дирекции по ремонту пути Маложен И.М. не обеспечил выполнение работниками дирекции требований нормативных документов ОАО «РЖД» и МПС России, личных нормативов по обеспечению безопасности движения поездов.

Не выполнен пункт 8г протокола ОАО «РЖД» от 11 апреля 2012 г. № АТ-28/пр в части укомплектования штата ПМС работниками основных профессий.

Не выполнено 2 пункта организационно-технических мероприятий по устранению недостатков, выявленных комиссией ЦРБ при проведении технической ревизии в 2012 г. Не организовано обучение работников, на которых возложено проведение технического аудита 1-го и 2-го уровня.

Не укомплектованы вакантные должности руководителей и работников основных профессий ПМС. Наихудшее положение с укомплектованностью работников основных профессий в ПМС - 20, 216.

Руководителями дирекции и структурных подразделений не выполняется распоряжение ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р «Об утверждении стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД» в части анализа всех факторов риска, разрабатываемые корректирующие мероприятия, направленные на предупреждение и минимизацию рисков возникновения случаев нарушений безопасности движения не конкретизированы.

Нарушаются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 17 апреля 2012 г. № 773р, в части обучения работников предприятий для проведения технического аудита 1-го и 2-го уровня. Из минимально необходимого количества работников 10 человек, обучено только 4 человека. В результате технические аудиты, проводимые структурными подразделениями дирекции по ремонту пути 1-го уровня проводятся некачественно.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 21 сентября 2011 г. № 2608р при проведении внутренних технических аудитов 2-го уровня руководители дирекции не организовали проведение анализа и мониторинга

уровня риска после принятия управленческих решений. Проведены технические аудиты ПМС-20 в марте 2013 г., ОПМС-19 в апреле 2013 г., ВЧД-4 в мае 2013 г. и ПМС-22 в июле 2013 г. Разработанные корректирующие мероприятия по результатам аудита на основе метода 5W+1H+1S (СТК 1.05.515.7-2009) не содержат конкретных методов и средств выполнения, не устанавливаются четкие сроки выполнения. К отчету по проведенному аудиту ОПМС-19 не приложены листы несоответствий.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути и структурных подразделениях ПМС № 2, 239, ОПМС-19 не выполняется раздел 5 распоряжения ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р в части рассмотрения еженедельных результатов единого «Дня безопасности» с оформлением протоколов.

В 2013 г. сменяемость руководителей в структурных подразделениях дирекции составила 20 номенклатурных работника, в том числе 4 начальника ПМС, 5 заместителей начальников ПМС, 2 главных инженера ПМС. Собственно в дирекции сменилось 6 человек, включая начальника дирекции. По состоянию на 1 августа 2013 г. укомплектованность монтерами пути составляет 92% (1079/1177 человек). Машинистами и помощниками машинистов путевых машин укомплектованность составляет 97% (486/502 человек). Наихудшее положение с укомплектованностью работников основных профессий в ПМС-216, ПМС-20, ПМС-2.

На балансе структурных подразделений дирекции находится 187 единиц техники, в том числе основных типов СПС 143 единицы (УК, ВПО, МПД, ЭЛБ, ЩОМ, ПРСМ, КЖДЭ). С превышением нормативного срока эксплуатируются: ВПО-3000 - 33% (4/12), моторные платформы МПД 7% (4/57), УК-25/9-18 - 85% (23/27), УК-25СП 60% (3/5), ЩОМ-4 100% (4/4), ЭЛБ-1, 1Р, 3-МК, 3ТС 92% (12/143), КЖД 64% (7/11), снегоуборочные машины СМ-2 100% (7/7). Износ вагонного парка: хоппер-дозаторов составляет – 70% (805/1150), платформ УСО – 69% (471/685), думпкаров – 45% (279/617), рельсовозных платформ – 70% (538/759). Общий износ путевой техники в дирекции составляет 82% от общего количества. Автотранспортной техники с истекшим сроком службы эксплуатируется 87% (234/269).

По состоянию на 1 августа 2013 г. неудовлетворительно предоставляются «окна» для проведения всех видов ремонтов пути и смены стрелочных переводов. Из заявленных 584 «окон» на 3856 часов, фактически предоставлено 578 «окон» общей продолжительностью 3813 часов. Отменено 4 «окна» по вине ДЦУП. Из предоставленных «окон» не использовано 10 «окон» продолжительностью 79 часов, в 2-х случаях отказ «окон» по вине исполнителя работ ПМС.

В нарушение требований инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2012 г. № 2791р неудовлетворительно содержатся пути и стрелочные переводы производственной базы ПМС-2 (подъездные пути необщего пользования находятся на балансе Новокузнецкой дистанции пути). В ходе проверки выявлены неисправности в содержании стрелочных переводов, угрожающие безопасности движения поездов, в части не обеспечение плотного прилегания остряков к рамному рельсу на запорные накладки СП № 3а и СП № 35 (движение закрыто). При проведении ежемесячного комиссионного осмотра 8 августа 2013 г. и.о. ПДС ПМС-2 Мордвиным Д.Ю данные грубейшие неисправности, угрожающие безопасности движения поездов, по СП №№ 3а, 35 не выявлены. Комиссией ЦРБ назначен внеочередной комиссионный осмотр путей производственной базы с участием работников Новокузнецкой дистанции пути.

Дирекцией не выполняется требование пункта 62 приложения № 7 «Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации» утвержденной Приказом ОАО «РЖД» от 4 июня 2012 г. № 162 в части оборудования путей необщего пользования производственных баз структурных подразделений тупиковыми упорами (ПМС-239 ст. Ишаново пути № 9 и № 10 и ПМС-177 ст. Укладочный путь № 6).

Руководителями Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути не выполняются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р в части качественной сборки звеньев рельсошпальной решетки на базах структурных предприятий. На собранных звеньях РШР отсутствуют фаски в болтовых отверстиях, имеются заводские вдавленные маркировочные знаки на инвентарных рельсах в зоне болтовых отверстий, не подбирается боковой и вертикальный износ головки рельсов. Так, по станции Бердск по первому пути 38 км пк 2 капитального ремонта на старогодних материалах (ремонт ОПМС-19) выявлен укороченный (18 м) инвентарный рельс боковым износом с нерабочей грани 10 мм (уложен в зоне ж.д. переезда) и вертикальной ступенькой в изостыке 4 мм (ограничивалась скорость движения до 40 км/ч); станция Егозово СП № 10 – по причине вертикальной ступеньки до 3 мм в левом стыке инвентарных рельсов (исполнитель ПМС-177) ограничена скорость 40 км/ч; на станции Проектная в нарушение «Инструкции по текущему содержанию пути» утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2012 г. № 2790р на 10 пути внутри колеи выгружены плети в 6 ниток, не закреплены через 15 шпал костылями, на торцах плетей установлены деревянные незакрепленные башмаки (исполнитель ПМС-239); 2-й путь вставка СП № 17-37 в правом инвентарном рельсе перед СП № 37 боковая ступенька 4 мм, перед предрамным блоком СП № 37 уложена рубка 6 метров (ремонт

ПМС-20) ограничена скорость до 40 км/ч; станция Заринская СП № 12 после производства работ по смене стрелочного перевода из-за недостаточного щебня в шпальных ящиках движение открыто со скоростью 40 км/ч (исполнитель ПМС-177).

По состоянию на 10 августа 2013 г. руководителями ПМС-177 не предоставлены в Новосибирскую дистанцию пути акты формы ПУ-48а на сданные в постоянную эксплуатацию 3 мая 2012 г. по ст. Новосибирск-Восточный стрелочные переводы №№ 2, 19. На сданные в эксплуатацию участки пути (ремонт ПМС-20) на участки Тырган – Углерод 2 путь 8 км по 20 км (дата принятия в эксплуатацию 11 июля 2013 г.), Красноярка – Проектная 2 путь 289 км по 294 км (дата сдачи в эксплуатацию 22 июля 2013 г.) общим объемом 18,1 км не предоставлены ведомости характеристик состояния и устройства пути после ремонтно-путевых работ формы ФПО. На принятых в постоянную эксплуатацию километрах, отремонтированных усиленным средним ремонтом пути в 2012 году силами ПМС-216, на перегоне Яшкино – Тайга 2-й путь с 3537 по 3549 км к актам формы ПУ-48 не приложены формы ФПО. Комиссией ЦРБ отменена приемка в постоянную эксплуатацию 8-и километров усиленного среднего ремонта пути.

Руководителями структурных подразделений дирекции при производстве капитальных работ силами ПМС не обеспечивается создание необходимой толщины балластного слоя под подошвами брусьев стрелочных переводов до установленных норм. Так, при закладке проверочных шурфов на стрелочных переводах укладки 2012-2013 г.г. на станциях Инская (СП № 138), Алтайская парк «Б» (СП № 121, 135), Бочаты (СП № 2, 5, 7, 9), Чемской (СП № 38), Иня-Восточная (СП № 138) толщина щебеночного балластного слоя менее установленных норм на 25%. Комиссией ЦРБ отменена приемка в постоянную эксплуатацию 8 стрелочных переводов.

Руководителями дирекцией и структурными предприятиями нарушаются требования распоряжения ОАО «РЖД» от 10 февраля 2012 г. № 272р в части подборки старогодных рельсов для повторного использования как инвентарь. Так, в ПМС - 2 станции Абагур-Лесной в собранном звене № 416 выявлен рельс с маркировкой IV-У-1520 (классифицируется как металлоломом), который на основании распоряжения от 6 февраля 2012 г. № 3-Сиб ДИ-2р «для рационального использования материалов ВСП» переведен ПМС № 239 в инвентарь с присвоением 2-й группы годности. Комиссией ЦРБ назначена внеочередная инвентаризация инвентарных рельсов.

Дирекцией по ремонту пути и руководителями структурных предприятий нарушается требование распоряжения ОАО «РЖД» от 31 октября 2012 г. № 335р в части организации и проведения в установленные сроки периодических метрологических калибровок и проверок контрольно-

измерительных приборов и инструмента. В результате, отстранено от эксплуатации ОПМС-19 путевых шаблонов ЦУП – 4 шт.; нивелирных реек – 2 шт., в ПМС-2 не поверенные 2 нивелира. В ОПМС-19 выявлены 5 путевых шаблонов ЦУП, не числящиеся на балансе данного предприятия. Комиссией ЦРБ назначена повторная инвентаризация всех путевых шаблонов.

Не переработаны в соответствии с вступившими в силу требованиями распоряжений ОАО «РЖД» от 29 декабря 2012 г. № 2788р, от 29 декабря 2012 г. № 2790р, от 29 декабря 2012 г. № 2791р технологические карты на путевые работы в ПМС- 2. Провести инвентаризацию и внести дополнения.

В 2012 г. не выполнялось требование распоряжения ОАО «РЖД» от 26 декабря 2005 г. № 2191р и распоряжения ОАО «РЖД» от 12 сентября 2009 г. № 1981р в части проверки знаний составителей поездов по вновь введенным в действие инструкциям ПТЭ, ИСИ, ИДП, утвержденной приказом ОАО «РЖД» от 4 июня 2012 г. № 162 в комиссиях не в полном составе (ПМС-2, ПМС-20, ПМС-177) В результате, комиссией ЦРБ на внеочередную аттестацию и проверку знаний направлено 29 работников структурных подразделений.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» № СТО 3/300р от 14 февраля 2008 г. в ПМС-20 не проведены дублирующие занятия с монтерами пути (11 человек) участка сборки рельсошпальной решетки, находившихся в командировке, отпуске и на больничном листе, в мае 2013 г. по телеграфному указанию ОАО «РЖД» от 21 мая 2013 г. № 8133.

Начальник Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути Маложен И.М. (в должности с 11 марта 2013 г.) не выполнил в мае 2013 г. пункт 5 – не провел внезапную проверку в структурных подразделениях дирекции. Не выполнил пункт 9 – во II квартале 2013 г. не рассматривал положение дел с укомплектованностью кадрами и состоянием трудовой дисциплины в структурных подразделениях дирекции. В апреле 2013 г. не выполнил пункт 14 в части рассмотрения результатов по итогам проведения «Дней безопасности».

Заместитель начальника дирекции по производству Кулешов А.С. (в должности с 10 апреля 2013 г.) в мае 2013 г. не выполнил пункт 1 – не провел внезапную проверку в структурных подразделениях дирекции. Не выполнил пункт 7 – в апреле 2013 г. не провел проверку в «День безопасности».

В ходе контрольной проверки установлено, что руководителями Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути не обеспечено выполнение требований нормативных документов ОАО «РЖД», не внедряются стандарты: СТО РЖД 1.05.514.1-2009 «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД». Как следствие, в Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути присутствуют факторы риска, отрицательно влияющие на уровень обеспечения безопасности движения поездов: не выполнение распоряжений ОАО «РЖД»;

нарушения технологии проведения путевых работ; содержания технической документации, организация технического обучения работников, в результате которых возможна задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения на один час и более, сход подвижного состава в организованных поездах.

По результатам контрольной проверки комиссией ЦРБ применено 63 предупредительных мер. Так, выявлено 1 событие, связанное с обеспечением безопасности движения поездов (неограждение опасного места работ ПМС-19), отменен комиссионный осмотр производственной базы ПМС—2, закрывалось движение по 2 стрелочным переводам производственных баз ПМС, ограничивалась скорость движения на 2 стрелочных переводах, уложенных на станциях при капитальных работах, отменена приемка в постоянную эксплуатацию 8 стрелочных переводов уложенных в 2012 г. ввиду недостаточного щебня под брусьями стрелочных переводов и 8 километров, проведенным усиленным средним ремонтом пути, ввиду неполного пакета документов на сдачу в эксплуатацию; отстранено от эксплуатации 9 контрольно-измерительных приборов и инструментов ввиду просрочки метрологической поверки; показали слабые знания нормативных документов и инструкций 4 работника структурных подразделений, отправлено на повторную переаттестацию в знании ПТЭ, ИСИ, ИДП, проведенных в 2012 г. 28 работникам прошедших проверку знаний не в соответствующих требованиям комиссиях.

В Новосибирской дирекции связи (ЦСС Вохмянин В.Э., НС Филиппов С.В.) в 2012 г. и за 7 месяцев 2013 г. событий, связанных с нарушением правил безопасности движения поездов, не допущено. Прогнозный уровень обеспечения гарантированной безопасности движения поездов на 2012 г. достигнут.

За 7 месяцев 2013 г. достигнуто снижение количества отказов технических средств связи на 25% (9/12). Отказов с задержками поездов 0/0.

В ходе контрольной проверки установлено, что руководством Новосибирской дирекции (далее – дирекция) не обеспечено выполнение требований ПТЭ и других нормативных документов ОАО «РЖД». Как следствие, продолжаются нарушения технологии обслуживания устройств электросвязи.

По состоянию на 19 августа 2013 г. на Западно-Сибирской железной дороге остается 41 перегон, на которых в соответствии с требованиями пункта 2 приложения № 2 ПТЭ, приказом начальника Западно-Сибирской железной дороги от 10 августа 2012 г. № 3-Сиб-488 установлен особый порядок взаимодействия по поездной радиосвязи поездных диспетчеров и дежурных по

станциям с машинистами поездных локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р «Об утверждении стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге РЖД» в дирекции не проводится оценка рисков в целом по хозяйству связи, не проводится расчет приоритетного числа риска.

Руководством дирекции и региональных центров связи (далее - РЦС) не организован процесс «Содержания технической документации», до настоящего времени допускаются нарушения требований распоряжения ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2782р «Регламента технического обслуживания и ремонта объектов железнодорожной электросвязи ОАО «РЖД» в зависимости от класса железнодорожных линий», что значительно увеличивает степень риска возникновения отказов. Как следствие, отправлены на доработку следующие документы: альбом схем сменного персонала работников центра технического обслуживания Кузбасского РЦС, паспорт поста ЭЦ станции Тайга, паспорт дома связи станции Тайга, паспорт поста ЭЦ станции Бочаты, паспорт дома связи станции Новокузнецк Пассажирский и паспорт узла связи на станции Новокузнецк Восточный (РЦС Беззубенко А.И.), альбом схем организации связи с местом аварийно-восстановительных работ центра технического обслуживания Алтайского РЦС, паспорт дома связи станции Барнаул и паспорт дома связи станции Алтайская (РЦС Терехин И.Н.), паспорт цеха обслуживания АТС дома связи Новосибирск - Главный (РЦС Кириченко А.И.).

В ходе проверки установлены факторы риска, являющиеся предпосылками к отказам технических средств. В Новосибирском РЦС (Кириченко А.И.) и Кузбасском РЦС (Беззубенко А.И.) допускаются случаи нарушения требований распоряжения ОАО «РЖД» от 25 марта 2009 г. № 610р «Об утверждении и введении в действие инструкции по техническому обслуживанию линейных устройств двухсторонней парковой связи на электрифицированных железных дорогах ОАО «РЖД» в части не выполнения требований пункта № 2 «Проверка кабельных муфт» технологической карты № 1 «Осмотр фидерных линий, кабельных муфт. Проверка кабельных муфт» приложения В «Технологические карты по техническому обслуживанию линейных устройств ДПС». Как следствие, на станциях Инская (РЦС Кириченко А.И.) и Бочаты (РЦС Беззубенко А.И.) монтажные карточки промежуточных муфт двухсторонней парковой связи не соответствует действующим устройствам.

До настоящего времени допускаются нарушения требований пункта 4.1.3 издания 7 «Правил устройства электроустановок» от 1 марта 2007 г. Так, в доме связи станции Алтайская схема оперативных переключений

распределительного устройства электропитания РЩ - 1 не соответствует действующим устройствам (РЦС Терехин И.Н.), в линейно-аппаратном зале дома связи станции Тайга распределительные устройства электропитания РЩ - 1, Р/Щ - 48В и в линейно-аппаратном зале дома связи станции Новокузнецк Пассажирский распределительные устройства электропитания РЩ - 1, ЩО - 3 не соответствуют действующим устройствам и монтажу, схемы не утверждены установленным порядком (РЦС Беззубенко А.И.), в нарушение пункта 6.4.1 распоряжения ОАО «РЖД» от 9 ноября 2009 г. № ЦСС - 952 «Положение о ремонтно-восстановительных бригадах технологической связи ОАО «РЖД» электрическая схема РЩ - 6 расположенного в линейно-аппаратном зале оперативно-технологической связи Кузбасского РЦС не соответствует ее действующему устройству и монтажу.

В Новосибирской дирекции связи не обеспечено выполнение требований распоряжения от 25 января 2012 г. № 120р «Положение о старшем смены ЦУТСС, ЦТУ, ЦТО» в части перечня нормативно-технической документации, находящейся на рабочем месте старшего смены центра технического управления, перечень документов не дополнен приказами дорожного уровня. Аналогичное замечание выявлено в центре технического обслуживания Новосибирского РЦС.

Руководителями дирекции не организован процесс «Техническое обучение», выявлены факты грубейших нарушений стандарта по организации технического обучения, утвержденного распоряжением Центральной станции связи, как следствие, в центре технического управления сетями связи в нарушение утвержденного плана технические занятия 26 июля 2013 г. не проводились. В нарушение требований положения Центральной станции связи от 5 октября 2009 г. «О проведении технической учебы работников хозяйства связи ОАО «РЖД» в годовой план технических занятий на 2013 г. работников центра технического обслуживания Кузбасского РЦС не включены темы по изучению ПТЭ, собеседованием со сменным персоналом работников центра технического обслуживания Алтайского РЦС по темам технических занятий за 20 июня 2013 г. выявлено низкое знание пройденных тем. По этой причине отменено проведение 6 технических занятий.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 12 сентября 2011 г. № 1981 «Об организации проверки знаний требований безопасности движения поездов работниками ОАО «РЖД» при проведении экзаменов в 2012 г. работников Кузбасского РЦС Когуриной М.И., Махмутова А.И., Бедарева И.А. нарушен состав комиссии по испытаниям на должность (работники отправлены на повторную аттестацию).

В ходе проведения контрольной проверки выявлены нарушения в процессе «Организация и проведение технических аудитов». В нарушение

требований пункта 9.2.4 стандарта СТО РЖД 1.05.514.1-2009 «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД» приказ на проведения аудита второго уровня Новосибирской дирекции связи в Кузбасском региональном центре связи составлен с нарушением сроков (менее чем за один месяц до начала аудита второго уровня). В нарушение требований стандарта СТО РЖД 1.05.515.7-2009 «Методы и инструменты улучшений. Формат корректирующих действий. Метод «5W+1H+1S» в картах регистрации несоответствий второго уровня Новосибирской дирекции связи в Кузбасском РЦС по корректирующим действиям не указаны конкретные сроки и исполнители. Отсутствуют ссылки на нормативно-техническую документацию.

В нарушение требований пункта 3 распоряжения ОАО «РЖД» от 29 июля 2013 г. № 1666 «Об утверждении положений о ревизорском предписании и ревизорском указании», в журнале формы РБУ-8 Алтайского РЦС в соответствии с распоряжением ЦРБ-78 не изъяты правила ведения журнала.

В дирекции до настоящего момента не завершена работа по выполнению 1 из 32 пунктов организационно - технических мероприятий, разработанных и утвержденных начальником Новосибирской дирекции связи по результатам технической ревизии, проведенной комиссией ЦРБ в 2012 году.

В ходе контрольной проверки установлено, что руководителями Центральной станции связи, Новосибирской дирекции связи и региональных центров связи не обеспечено выполнение требований нормативных документов ОАО «РЖД», не внедряются стандарты: СТО РЖД 02.038-2011 «Риск-менеджмент в организации обеспечения безопасности движения», СТО РЖД 1.05.514.1-2009 «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД». Как следствие, в хозяйстве связи Западно-Сибирской железной дороги присутствуют факторы риска, отрицательно влияющие на уровень обеспечения безопасности движения поездов: не выполнение распоряжений ОАО «РЖД»; нарушения технологии обслуживания устройств электросвязи; содержания технической документации, организация технического обучения работников, в результате которых возможна задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения на один час и более.

В ходе контрольной проверки комиссии ЦРБ применено 15 предупредительных мер, из них: 4 работника рекомендованы для собеседования с руководителем дирекции, 10 документов оправлено на доработку, отменен 1 график технологического процесса.

В Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава (ЦДМВ Сизов С.В. ДМВ Санкин Ю.А.) за 7 месяцев 2013 г. событий, связанных с нарушением правил безопасности движения поездов и эксплуатации подвижного состава не допущено, снижено количество отказов

на 8 случаев (11/19). Прогнозный уровень обеспечения гарантированной безопасности движения поездов на 2012 г. достигнут.

В ходе контрольной проверки установлено, что руководством Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава не обеспечено выполнение требований ПТЭ и других нормативных документов ОАО «РЖД». Руководством Центральной и Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава для минимизации рисков при составлении факторного анализа не рассматриваются факторы риска, непосредственно влияющие на безопасность движения, в результате чего, существует вероятность наступления событий. Со стороны руководителей дирекции отсутствует контроль за состоянием электропоездов, находящихся в эксплуатации.

В дирекции не выполнено 1 из 14 организационно-технических мероприятий направленных на устранение недостатков, выявленных комиссией ЦРБ в марте 2012 года: не выполнена корректировка электронных карт боковых путей КЛУБ-У, предназначенных для пропуска пригородных поездов. По 1 из выявленных замечаний комиссией ЦРБ, о проверке знаний техников-расшифровщиков через систему АСПТ, мероприятия в дирекции не составлялись, замечание не устранено.

Неэффективна система обучения локомотивных бригад, система организации работы машинистов-инструкторов не отвечает задачам профилактической работы с локомотивными бригадами по предупреждению нарушений безопасности движения. Руководителями Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава (далее – дирекции) не осуществляется контроль за повышением квалификации работников моторвагонных депо. В депо Новосибирск (ТЧ-32) повышение квалификации на момент проверки прошло всего 12 человек из 125, запланированных на 2013 г. Руководством дирекции упущен контроль за организацией технического обучения локомотивных бригад в депо Новокузнецк (ТЧ-33). В результате чего, в нарушение пункта 58 «Положения о машинисте-инструкторе локомотивных бригад ОАО «РЖД», утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р, для учёта посещения технических занятий с локомотивными бригадами вместо журнала установленной формы КУ-154 используется табель, согласно которому невозможно определить какие темы технических занятий и каким преподавателем они проводились. Эти несоответствия происходят, в том числе и из-за низкой квалификации машинистов-инструкторов. В ходе контрольной проверки выявлены низкие знания требований «Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог» от 16 мая 1994 г. № ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277, «Положения об организации и проведении инструктажа по безопасности

движения локомотивных бригад, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 5 сентября 2009 г. № 1851р, в части проведения внеочередных инструктажей по безопасности движения работникам локомотивных бригад, «Положения о машинисте-инструкторе локомотивных бригад ОАО «РЖД» утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р машинистами-инструкторами всех депо дирекции, в части проведения контрольно-инструкторских поездок с локомотивными бригадами. 5 машинистов-инструкторов показали низкий уровень знаний указанных документов.

Руководством дирекции работа машинистов-инструкторов локомотивных бригад организована с нарушением требований «Положения о машинисте-инструкторе локомотивных бригад ОАО «РЖД», утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2007 г. № 2193р. Машинистами-инструкторами моторвагонных депо нарушается порядок проведения контрольно-инструкторских поездок с машинистами и помощниками машинистов. Отменены результаты 3 контрольно-инструкторских поездок. В депо Алтайская нарушается порядок проведения внеочередного инструктажа.

Руководители дирекции не обеспечили выполнение требований «Положения по организации расшифровки лент скоростемеров и электронных носителей информации регистрирующих устройств локомотивов, моторвагонного подвижного состава и самоходного подвижного состава» от 22 марта 2011 г. № 577р. С начала текущего года допущено 4 случая нарушения срока расшифровки электронных носителей более 3 суток с момента изъятия их из комплексного устройства электропоезда, 13 случаев нарушения срока расследования по журналу формы ТУ-133 № 2 и 73 случая расследования по журналу формы ТУ-133 № 3. На момент проверки выявлено 2 не расследованных с 16 января 2013 г. случая нарушения по журналу формы ТУ-133 № 2. Файлы отправлены на дополнительное расследование. При таком положении дел мер к исправлению ситуации со стороны руководителей дирекции не принимается.

В распоряжении начальника Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава от 1 марта 2013 г. № ДМВ-2/34р «Об утверждении Положения по организации системной работы с нарушениями, выявленными при расшифровке электронных носителей памяти и повышению качества расшифровки в Едином центре расшифровки дирекции моторвагонного подвижного состава» не определено место проверки качества расшифровки файлов поездок руководителями дирекции и моторвагонных депо. По факту, проверки проводятся на рабочих местах. Документ направлен на доработку.

При проверке качества расшифровки выявлено: в нарушение пункта 3.3.3.5 «Руководства по эксплуатации КЛУБ-У» от 24 ноября 2006 г. № 36991-00-00 РЭ, машинисты всех моторвагонных депо при проследовании станции по боковому пути не вводят в КЛУБ-У номера боковых путей, при этом допустимая скорость следования по боковым путям выше разрешенной скорости, что повышает риск превышения установленной скорости движения. Так, машинист Грачев М.В. 18 августа 2013 г. при отправлении с бокового пути станции Красный Боец не ввел соответствующий путь в КЛУБ-У, допустимая скорость следования в системе КЛУБ-У составляет 102 км/ч, при этом скорость, установленная для этого пути 40 км/ч. Во всех моторвагонных депо выявлены несоответствия электронной карты КЛУБ-У установленным скоростям движения. Так, по станции Петрушенко допустимая скорость электронной карты КЛУБ-У по 3 пути 56 км/ч при установленной скорости 40 км/ч.

Руководителями дирекции и моторвагонных депо не проверяется техническое состояние электропоездов в эксплуатации при проведении сопровождения поездов. Во всех моторвагонных депо выявлено несоответствие приборов безопасности «Инструкции по техническому обслуживанию автоматической локомотивной сигнализации непрерывного типа (АЛСН) и устройств контроля бдительности машиниста» от 24 сентября 2001 г. № ЦТ-ЦШ-857. В кабинах управления на пультах машиниста установлены кнопки бдительности, тип которых не соответствует требованиям данной инструкции, неправильно опломбированы разобщительные краны тормозной магистрали к прибору безопасности ЭПК-150, 6 электропоездов отставлены от эксплуатации.

Руководителями моторвагонных депо не контролируется состояние тормозных башмаков. В депо Новокузнецк (ТЧ-33) и депо Алтайская (ТЧ-34) находятся в эксплуатации тормозные башмаки, не соответствующие требованиям инструкции «О порядке учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737, тормозные башмаки изъяты из эксплуатации до устранения несоответствия.

Руководителями дирекции при составлении факторного анализа не применяется Стандарт, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 21 сентября 2011 г. № 2068р. При составлении матрицы риска не учитываются риски: «неисправность вагона пригородного поезда, результатом которой явилась его отцепка в пути следования», «саморасцеп автосцепок в поездах», «неисправность железнодорожного подвижного состава, в результате которой допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленном графиком движения, на 1 час и более», «несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на

маршрут приема, отправления поезда или на перегон». В факторном анализе Западно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава не разработаны предупреждающие мероприятия, направленные на устранение выявленных причин потенциальных нарушений. В депо Новокузнецк (ТЧ-33) мероприятия факторного анализа депо составляются не в соответствии с циклом PDCA. Мероприятия, разработанные в факторном анализе депо Новокузнецк (ТЧ-33), по итогам работы мая и июня, не дают положительного эффекта. Факторы риска «Превышение установленной скорости», «Невыполнение регламента служебных переговоров», «Низкий уровень контроля оперативного персонала», «Невыполнение должностных обязанностей по причине низкой исполнительской дисциплины», «Низкая эффективность профилактической работы машинистов-инструкторов, мастеров и руководителей», «Нарушение графика движения поездов», «Нарушение нормальной работы тормозного оборудования» не вышли из зоны риска и находятся в красной зоне. В депо Новосибирск (ТЧ-32) выявлен факт составления корректирующих мероприятий на основании ежемесячного факторного анализа состояния безопасности движения поездов, не дающих возможности вывода из красной зоны риска «количество нарушений, выявляемых после проведения текущих ремонтов в объеме ТР-1 и технических обслуживаний в объеме ТО-3» в июне, июле 2013 года.

Руководителями дирекции и моторвагонных депо не выполняются нормативы личного участия в организации обеспечения безопасности движения поездов, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 7 сентября 2012 г. № 1798р. Постановляющие части протоколов совещаний с рассмотрением положения с внедрением технических средств по программе повышения безопасности движения главного инженера дирекции Юраса А.Н. в июне и июле 2013 г. идентичны, что говорит об их формальном проведении, отсутствует программа оснащения отделений по расшифровке скоростемерных лент необходимым оборудованием и электронными программами.

Заместитель начальника дирекции по производству Лосев Ю.Н. в июле месяце не заслушивал отчет начальника моторвагонного депо Новосибирск, допустившего увеличение количества внеплановых ремонтов по итогам работы в июне 2013 г.

Заместитель начальника дирекции по кадрам и социальным вопросам Волков А.Ю. при составлении анализа организации труда и отдыха локомотивных бригад не разрабатывает мероприятия по устранению выявленных недостатков.

Главный инженер депо Омск (ТЧ-31) Аксёнов Е.П. не разрабатывает корректирующие мероприятия по устранению выявленных недостатков в

работе устройств КЛУБ-У, САВПЭ, РПДА, тормозного оборудования, не контролирует устранение несоответствий.

Заместитель начальника депо Омск (ТЧ-31) по эксплуатации Скиба Д.А. не проверяет качество расшифровки электронных носителей информации каждого техника-расшифровщика по установленному нормативу. По результатам проверок в марте и апреле не выявлено ни одного замечания по работе техников-расшифровщиков.

В хозяйстве увеличена степень риска возникновения таких событий как: неисправность вагона пригородного поезда, результатом которой явилась его отцепка в пути следования, саморасцеп автосцепок в поездах, неисправность железнодорожного подвижного состава, в результате которой допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленном графиком движения, на 1 час и более, несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или на перегон.

По результатам контрольной проверки комиссией ЦРБ применена 31 предупредительная мера. Отставлено от эксплуатации 6 электропоездов. Направлено на доработку 2 технологических процесса и 1 положение. Показали низкий уровень знаний 9 работников моторвагонных депо. Отменено проведение 3 контрольно-инструкторских поездок. Изъято из эксплуатации 5 тормозных башмаков. Отменен 1 экзамен в комиссии депо. Отменен 1 внеочередной инструктаж. Отправлен на повторный ремонт 1 узел. 2 работника рекомендованы для собеседования с руководителем дирекции.

В Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ Абрамов С.Б., РДЖВ Холодов В.А.) в 2012 г. и за 7 месяцев 2013 г. событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущено не было.

В ходе проведения контрольной проверки организации обеспечения безопасности движения поездов в Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов (далее – РДЖВ) комиссией ЦРБ выявлены факты невыполнения требований нормативных документов МПС России и ОАО «РЖД» в вопросах обеспечения безопасности движения поездов, нарушения организации руководителями дирекций проведения технического обучения работников и отсутствия контроля за содержанием объектов пассажирской инфраструктуры.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р «Об утверждении стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД» и протокола ДЖВ от 21 января 2013 г. № 567/ДЖВ с начальниками вокзалов Новосибирского и Кузбасского регионов повторно не изучены распоряжения

ОАО «РЖД» от 2 февраля 2009 г. № 1150р «Об утверждении стандарта ОАО «РЖД» технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД». Требования, предъявляемые к аудиторам». В РДЖВ назначаются в состав комиссии проведения технических аудитов не обученные аудиторы.

На балансе Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов находится 43 вокзала и 94 посадочные платформы. Средний возраст вокзальных комплексов 45 лет, после проведения обновления вокзалов составляет 17,3 года, пассажирских платформ 21,5 года. За шесть последних лет проведена реконструкция и капитальный ремонт на 11 вокзалах (27%) и 26 пассажирских платформах (28%). В настоящее время ведутся работы по подготовке к сдаче вокзального комплекса Новокузнецк. При сохранении существующих темпов проведения реконструкций и капитальных ремонтов в части обновления всех вокзальных комплексов возможно в течение 18,5 лет и пассажирских платформ за 20,8 лет.

По итогам работы Габаритообследовательской станции (ГОС) в 2012 г., по состоянию на 1 января 2013 г. в РДЖВ зарегистрировано 5 негабаритных пассажирских платформ на вокзалах Новосибирск-Западный, Карасук I, Татарская, Заринск, Юрга I. Меры, принимаемые руководством Западно-Сибирской РДЖВ по приведению платформ к требованиям ПТЭ, не достаточны. В титул капитального ремонта на 2013 г. была запланирована только одна пассажирская платформа. В соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 5 мая 2009 г. № 937р «О габаритном состоянии железных дорог» в 2012 г. в РДЖВ устранено 28,5% негабаритных пассажирских платформ (2 из 7), при установленном нормативе их устранения не менее 15% в год.

Из 39 проверенных пассажирских платформ, находящихся на балансе РДЖВ, 32 платформ (82 %) не соответствуют требованиям пункта 30 главы IV Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ) в части норматива содержания по высоте и расстоянию от оси пути.

Из проверенных комиссией ЦРБ 17 вокзалов Западно-Сибирской РДЖВ на 4 вокзалах Новосибирск-Западный, Новосибирск-Восточный, Тайга и Анжерская назначено проведение повторных инструментальных осмотров пассажирских платформ и замеров их освещенности по причине фиктивного их проведения работниками дистанций пути и вокзалов.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 12.11.2008 г. № 2368р начальниками вокзалов Анжерская и Тайга не в полном объеме выполняются осмотры вокзальных комплексов, в части осмотров систем видеонаблюдения и привокзальных площадей.

По прежнему руководителями дирекции и вокзалов не выполняются требования «Технического регламента оснащённости железнодорожных вокзалов № 02.60.5485-99 ТЗ», утвержденного МПС России 1 января 1999 г. На всех проверенных пассажирских платформах отсутствуют расписания движения поездов, схемы железнодорожного сообщения, указатели направлений поездов, к местному транспорту и достопримечательным местам. На всех островных пассажирских платформах, кроме вокзалов Новосибирск-Главный и Омск-Пассажирский отсутствуют часы электрические двусторонние. На вокзале Тайга отсутствует информационное табло общего пользования прибытия и отправления пассажирских поездов.

Руководители дирекции по прежнему не обеспечили выполнение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 17 декабря 2009 г. № 260бр в части проведения необходимых мер в вопросах антитеррористической безопасности, обеспечения личной и пожарной безопасности. На островных пассажирских платформах вокзалов и в цокольных помещениях, тоннелях вокзалов отсутствуют точки экстренной связи «пассажир-полиция».

Из 43 вокзалов только на вокзалах станций Барабинска, Барнаула, Кемерово, Новосибирск-Главный, Новосибирск-Восточный, Исилькуль, Тайга, Новокузнецк, Омск-Пассажирский, Рубцовск и Томск имеются взрывозащитные контейнера.

На пассажирских платформах вокзалов Кулунда, Рубцовск, Славгород, Новосибирск-Западный, Новосибирск-Восточный, Новосибирск-Южный, Юрга 1, Черепаново, Топки, Анжерская, Ленинск-Кузнецкий, Прокопьевск, Киселевск, Междуреченск, Заринская, Камень-на-Оби, Алейская, Татарская, Чаны, Каргат, Тогучин, Чулымская, Инская, Черепаново, Болотная, Искитим, Мошково, Называевская, Калачинская, Исилькуль и Купино отсутствуют камеры видеонаблюдения.

Инженерно-техническими средствами охраны видеонаблюдения оснащены только 10 из 43 вокзальных комплексов – Карасук, Бийск, Барнаул, Кемерово, Тайга, Томск 1, Белово, Новосибирск-Главный, Омск-Пассажирский и Барабинск. На данных вокзалах видеокамерами осматривается менее 30% территории пассажирских платформ.

Во всех вокзалах дирекции отсутствуют газоанализаторы воздуха, датчики для обнаружения взрывчатых веществ. С целью обеспечения противопожарной безопасности требуется оснащение охранно-пожарной сигнализацией технических зданий вокзальных комплексов Чаны, Томск 1, Топки, Рубцовск, Барнаул, Бийск, Заринская, Кулунда, Славгород.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 17 декабря 2009 г. № 260бр технологические процессы работы вокзалов Новосибирск-Восточный и Киселевск не откорректированы

применительно к работе в местных условиях, отсутствием разделов по взаимодействию со структурными подразделениями и дочерними обществами, участвующими в обеспечении перевозочного процесса. Технологические процессы направлены на переработку.

Руководством РДЖВ по прежнему не принимается мер по укомплектованию штата вокзалов. На 1 июля 2013 г. штат не укомплектован: имеется 70 вакансий рабочих массовых профессий.

Отрицательное влияние на уровень технической грамотности непосредственных исполнителей оказывает качество проводимой технической учебы с работниками РДЖВ. Главным инженером РДЖВ Шутовым С.М., заместителями начальника Новосибирского региона РДЖВ Осиным В.П., Кузбасского – Парфеновым И.Ю. не осуществляется контроль за качеством проведения технических занятий в соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 14 февраля 2008 г. № 300р. В ходе проверки выявлены нарушения выполнения тематических планов технического обучения работников начальниками вокзалов Кузбасского региона – Топки, Анжерская и Белово, до 50% невыполнения календарного плана проведения технических занятий и принятия зачетов с начальниками вокзалов Новосибирского региона. В дирекции назначено проведение выверки 6 календарных планов на 2013 г. и 7 конспектов технического обучения для работников, связанных с движением поездов.

В нарушение требований Положения ОАО «РЖД» от 11 января 2006 г. № ВМ - 137 «О профессиональном обучении рабочих кадров ОАО «РЖД» и распоряжения ОАО «РЖД» от 17 декабря 2009 г. № 2608р, в период с 2010 по 2013 г. в дирекции из 87 руководителей всех уровней, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, только 16 (18%) прошли курсы повышения квалификации по системе менеджмента безопасности движения. И как результат, в ходе проверки 8 работников вокзалов, в том числе 6 начальников, были направлены на собеседование в комиссию при начальнике дирекции.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 20 декабря 2012 г. № 21610 «О пожаре релейной и кроссовой из-за аварийного режима аппаратуры СЦБ на станции Сызрань на посту ЭЦ Новосызранского парка 20 декабря 2012 г.», на вокзалах РДЖВ не было организовано проведение внеплановых противопожарных инструктажей причастным работникам вокзалов.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 29 апреля 2013 г. № 2008/ЦЛ «По случаю обрушения плиты перекрытия пассажирской платформы 02.04.2013 на станции Долгопрудная» с причастными работниками вокзала Киселевск не проведено ознакомление.

Начальники вокзалов Новосибирского региона не ознакомлены с телеграфными указаниями ОАО «РЖД» от 18 июля 2013 г. № 565 и от 29 июля 2013 г. № 275 в части контрольных проверок организации обеспечения безопасности движения поездов на вокзальных комплексах Дальневосточной и Красноярской железных дорог.

В нарушение требований Основных нормативов участия начальника РДЖВ – филиала ОАО «РЖД» в организации обеспечения безопасности движения поездов начальника РДЖВ, утвержденных ОАО «РЖД» 18 декабря 2012 г., начальник РДЖВ Холодов В.А. не рассматривает выполнение нормативов личного участия командным составом дирекции, а также выполнение мер начальниками вокзалов по устранению выявленных несоответствий при проверках вокзалов своими заместителями дирекции. Ежеквартально не анализировал состояние трудовой дисциплины работников вокзалов, связанных с обеспечением безопасности движения поездов.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р начальник РДЖВ Холодов В.А. не планирует выезд специалистов дирекции в «День безопасности» для организации проверок всех вокзальных комплексов дирекции. В мае и июне текущего года не осуществлял контроль за устранением несоответствий, выявленных в ходе проведения «Дня безопасности».

Главный инженер дирекции Шутов С.М. не выполняет требования распоряжения ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р в части организации и проведения «Дня безопасности» в дирекции и на вокзалах. Так, за 7 месяцев 2013 г. всего 1 раз участвовал в проведении «Дня безопасности» 6 февраля 2013 г. на вокзале Бердск Новосибирского региона. Заместитель начальника дирекции по Новосибирскому региону Осин В.П. в семи проверках вокзалов в «День безопасности» не принимал участие, внезапные ночные проверки работников вокзалов, связанных с обеспечением безопасности движения поездов не проводил.

Заместитель начальника РДЖВ Куков В.Г. не контролирует устранение начальниками вокзалов выявленных нарушений при проведении внезапных проверок вокзалов. Так, начальниками вокзалов Рубцовск Фроловым А.А., Заринская – Круч Л.Ю. не устранены замечания по установке переходных настилов через железнодорожные пути. Подобные замечания на вокзале Анжерская, начальником вокзала Кириенко Е.М. не устранены замечания по обновлению знаков «Остановка первого вагона».

Главный инженер Кузбасского региона РДЖВ Иванов М.Ю. за 7 месяцев 2013 г. с начальниками вокзалов не рассматривал состояние безопасности движения поездов, а также выполнение ими нормативных документов ОАО «РЖД» и Федеральных законов в части обеспечения безопасности

движения поездов. За текущий период не проводил внезапные, в том числе и ночные, проверки состояния трудовой и технологической дисциплины работников вокзалов региона, связанных с обеспечением безопасности движения поездов.

Проведенным анализом выявленных факторов риска установлено, что в вокзальном комплексе имеется наибольшая вероятность возникновения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, по вине работников РДЖВ: несоответствие требованиям ПТЭ пассажирских платформ в части норматива содержания по высоте и расстоянию от оси прилегающего пути и не соблюдение требований транспортной безопасности, что не гарантирует безусловное обеспечение безопасности движения поездов и жизни пассажиров.

По результатам контрольной проверки комиссией ЦРБ применено 32 предупредительные меры, в том числе 7 повторных проведенных замеров пассажирских платформ и их освещенности; назначено проведение 2 месячных комиссионных осмотров, направлено на переработку 15 документов и 8 работников отправлены на собеседование к начальнику дирекции.

В Западно-Сибирской дирекции пассажирских обустройств (ЦДПО Мяготин Б.П., ДПО Суханов Д.М.) в 2012 г. и в 1-ом полугодии 2013 г. событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущено не было.

В ходе контрольной проверки установлено, что руководители Западно-Сибирской дирекции пассажирских обустройств (далее – ДПО) не приняли исчерпывающих мер по обеспечению гарантированной безопасности движения, выполнению требований Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ, ПТЭ, стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге ОАО «РЖД» и других нормативных документов ОАО «РЖД». В результате, выявлены системные недостатки в организации профилактической работы по обеспечению безопасности движения, содержания пассажирских обустройств и приведении их в соответствие с требованиями ПТЭ.

В нарушение требований Стандарта СТО РЖД 02.038-2011 «Риск-менеджмент в организации обеспечения безопасности движения», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 21 сентября 2011 г. № 2068р, корректирующие мероприятия по обеспечению снижения рисков до допустимого уровня риска, по профилактике нарушений безопасности движения поездов и повышению надежности работы пассажирских обустройств на 2013 г. из Центральной дирекции пассажирских обустройств в

ДПО не поступали, указанные мероприятия разработаны только владельцем процесса ДПО.

В нарушение требований стандарта СТО РЖД 1.05.541.1-2009 «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД». Основные положения», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 2 июня 2009 г. № 1150р, руководством ДПО в 2012 г. не проводился технический аудит процессов в Алтайском и Тайгинском производственных участках по обслуживанию пассажирских устройств, что не позволяет определить степень выполнения требований, установленных в технологической документации, не позволяет проверить действия владельца по определению несоответствий по факторам, влияющим на возникновение транспортных происшествий. При проведении технического аудита в Новосибирском производственном участке по обслуживанию пассажирских устройств аудиторской группой не в полном объеме были рассмотрены ресурсы, используемые в процессе технологии обслуживания и ремонта пассажирских устройств, взаимодействие с дочерними предприятиями и сторонними организациями, квалификация персонала, наличие технологических карт на рабочих местах. Назначено повторное проведение технического аудита в Новосибирском производственном участке по обслуживанию пассажирских устройств.

На балансе Западно-Сибирской ДПО находится 122 здания, из них 41 здание вокзалов, 81 здание пассажирских павильонов и 1169 пассажирских платформ. Процесс старения зданий и сооружений, находящихся на балансе ДПО, значительно опережает его обновление. По состоянию на 1 июля 2013 г.: из 41 здания вокзалов 64 % эксплуатируются более 50 лет после постройки, 15% от 30 до 50 лет; из 81 здания пассажирских павильонов 18 % эксплуатируются более 50 лет после постройки, 41% от 30 до 50 лет; из 1169 пассажирских платформ 21 % эксплуатируются более 50 лет после постройки, 27% от 30 до 50 лет.

В 2012 г. в объеме капитального ремонта были отремонтированы здания и сооружения на сумму 23,9 млн.руб., в 2013 г. выделено 17,0 млн.руб. При сохранении существующих темпов проведения капитального ремонта, обновление всех вокзалов и павильонов возможно за 47 лет, пассажирских платформ – за 107 лет, без учета дальнейшего старения объектов, которые на текущий момент не требуют проведения капитального ремонта и реконструкции.

В нарушение требований пункта 30 главы IV ПТЭ в ДПО 176 «острогабаритных» пассажирских платформ, из 122 насыпных и 77 продувных, 774 пассажирские платформы не соответствуют ПТЭ в части норм габарита по высоте и расстоянию от оси пути. 559 пассажирских платформ не

соответствуют фактической длине курсирующих электропоездов, что не исключает травмированию пассажиров при посадке и высадке.

В ДПО до сих пор не организованы работы по проведению заземления металлических ограждений на пассажирских платформах согласно требованиям п. 7 приложения № 4 ПТЭ и п. 2 Инструкции по заземлению устройств электроснабжения на электрифицированных железных дорогах, утвержденной от 10 июня 1993 г. № ЦЭ-191, а также требованиям телеграфного распоряжения ОАО «РЖД» от 21 июля 2012 г. № 1469А «О случае возгорания в помещении поста ЭЦ станции Бирюлево-Товарная Московской железной дороги 16 июля 2012 г.» из-за отсутствия разъяснений и схем по заземлению металлических ограждений от специалистов Управления электрификации и электроснабжения Центральной дирекции инфраструктуры.

В нарушение требований пунктов 24 и 29 приложения № 4 ПТЭ в Новосибирском, Тайгинском и Новокузнецком производственных участках ДПО не организована работа по обеспечению освещенности пассажирских платформ в вечернее и ночное время суток в соответствии требованиям Стандарта отрасли ОСТ 32.120-98. Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта, утвержденного указанием МПС России от 20 ноября 1998 г. № А-1329у и Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 54944-2012, утвержденного приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30 июня 2012 г. № 205-ст. В предоставленных актах по замерам освещенности пассажирских платформ приведены средние значения освещенности, без указания замеров по отдельным точкам. Вместо протоколов измерения освещенности в установках наружного освещения, оформляются акты свободной формы без участия представителей ДПО. На 109 (9%) пассажирских платформах из 1169 отсутствует освещение.

В тоже время, в нарушение требований пункта 4.1. распоряжения ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р, в ДПО не разработаны технологические процессы работы участков производства пассажирских обустройств по техническому обслуживанию, ремонту и содержанию сооружений, находящихся на их балансе.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 29 апреля 2013 г. № 2008/ЦЛ «О случае обрушения плиты перекрытия пассажирской платформы № 2 на станции Долгопрудная Московской железной дороги» руководителями Новосибирского, Новокузнецкого, Тайгинского производственных участков не проведены внеочередные осмотры пассажирских платформ.

Руководителями ДПО не обеспечен достаточный контроль за исправным состоянием пассажирских платформ, осуществляемый в рамках периодических

комиссионных осмотров, что является прямым нарушением требований пункта 10.4 распоряжения ОАО «РЖД» от 24 декабря 2010 г. № 2705р. Так, согласно утвержденного Графика осмотра пассажирских платформ в Западно-Сибирской ДПО на 2013 г., утвержденного ДПО 30 января 2013 г, начальником Тайгинского производственного участка по обслуживанию пассажирских устройств Суммом В.С. в июле и в августе 2013 г. не были организованы осмотры пассажирских платформ на 19 станциях. Аналогичная ситуация и на Новосибирском участке по обслуживанию пассажирских устройств, где начальником участка Суворовым А.А. только на 4 станциях из 24 были осмотрены пассажирские устройства. Назначено проведение пассажирских устройств на 39 станциях соответственно.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 12 ноября 2008 г. № 2368р и от 3 января 2011 г № 1р при проведении комиссионных осмотров под председательством начальников станций, в августе 2013 г. начальники производственных Тайгинского участка по обслуживанию пассажирских устройств Сумм В.С., Новосибирского – Суворов А.А. не на всех станциях участвовали в осмотрах пассажирских платформ и сооружений, а начальник Новокузнецкого - Хайбулин Г.Н. на станциях своего участка не участвовал в осмотре пассажирских устройств. Назначено повторное проведение комиссионных осмотров на 45 станциях.

В соответствии с требованиями распоряжения Центральной Дирекции пассажирских устройств от 20 марта 2013 г. № ЦДПО-47/р «О проведении месячника «Внимание платформа» руководителями дирекции и производственных участков по обслуживанию пассажирских устройств не были организованы и проведены технические занятия с причастными работниками по системе осмотра пассажирских платформ, определяющих порядок проведения работ и контроля за состоянием пассажирских платформ с целью выявления несоответствий. После проведения осмотров начальниками участков не был проведен сравнительный анализ состояния пассажирских платформ относительно результатов предыдущих осмотров.

В нарушение требований статьи 5 Федерального закона от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ в Новосибирском, Тайгинском, Новокузнецком и Алтайском производственных участках используются шаблоны для инструментальных промеров габаритов пассажирских платформ, на которые отсутствуют паспорта и не поверенные в Центрах стандартизации и метрологии. Запрещена эксплуатация 4-х шаблонов для инструментального промера габаритов пассажирских платформ.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 17 декабря 2009 г. № 2608р в ДПО не организован мониторинг уровня квалификации персонала и не рассматривается как часть процесса

подготовленности персонала к работе, связанной с движением поездов. В ходе контрольной проверки выявлен низкий уровень знаний у 3-х начальников производственных участков по обслуживанию пассажирских устройств Суворова А.А, Сумм В.С., Хайбуллина Г.Н. и начальника вокзала Новокузнецк-Пригородный Лашковой Ю.И.

В нарушение требований распоряжений ОАО «РЖД» от 26 марта 2013 г. № 731р и от 27 октября 2010 г. № 2222р в ДПО у 17 работников при аттестации работников не проводилась проверка знаний по нормативным правовым актам федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, а также Сборника вопросов по проверке знаний перед назначением на должность руководителей всех уровней, связанных с движением поездов, а также при проведении периодических проверок их знаний и аттестации. Назначена повторная аттестация работников, связанных с обеспечением безопасности движения поездов.

В нарушение требований стандарта СТО РЖД 1.21.001-2007 «Организация технической учебы работников ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2008 г. № 300р, региональные производственные участки по обслуживанию пассажирских устройств не обеспечены кабинетами технической учебы, оснащенными техническими средствами обучения, в том числе наглядными пособиями и технической литературой по вопросам безопасности движения поездов. При проверке планов проведения технической учебы на 2013 г. для работников, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, выявлено, что на изучение тем по ПТЭ, ИСИ и ИДПМ, а также по нормативным документам ОАО «РЖД» отведено от 1 до 5 часов в год, на отработку практических навыков время не отведено. В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 22 февраля 2013 г. № 1145р начальником вокзала Лашковой Ю.И. не переработан план технического обучения с дежурными помощниками начальника вокзала в части разработки учебной программы по предмету «Особенности обслуживания пассажиров – инвалидов». 7 планов проведения технических занятий и 1 приказ по организации технического обучения с работниками участков и вокзала направлены на переработку.

В нарушение требований приказа Минтранса России «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» от 8 февраля 2011 г. № 43 на вокзалах отсутствуют стационарные металлодетекторы, на пассажирских платформах и вокзалах отсутствуют точки экстренной связи «пассажир-полиция». На всех вокзалах, кроме вокзалов на станциях Алтайская и Томск 2, отсутствуют видеонаблюдение.

В нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р начальник Западно-Сибирской дирекции пассажирских обустройств Суханов Д.М. не планирует выезд специалистов дирекции в «День безопасности» для организации проверок всех производственных участков, в том числе вокзалов дирекции. Не осуществляет контроль за устранением несоответствий, выявленных в ходе проведения «Дня безопасности».

В нарушение требований «Основных нормативов личного участия начальника региональной дирекции пассажирских обустройств в организации обеспечения безопасности движения поездов», утвержденных ОАО «РЖД» 25 сентября 2012 г., начальник ДПО Суханов Д.М. не рассматривает организацию выполнения в дирекции федеральных законов, нормативных правовых актов Российской Федерации по обеспечению безопасности движения поездов. В течении 2013 г. не заслушивал руководителей участков о выполнении мероприятий, принятых на предыдущих разборах, в том числе после проведения «Дня безопасности». В Новосибирском производственном участке по обслуживанию пассажирских обустройств не организовал качественное проведение технического аудита, в результате чего комиссией ЦРБ назначено повторное его проведение.

Проведенным анализом выявленных факторов риска установлено, что в Западно-Сибирской дирекции пассажирских обустройств имеются факторы риска возникновения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, по вине работников ДПО: не соответствие требованиям ПТЭ содержания пассажирских обустройств в части технического состояния железобетонных изделий пассажирских платформ (опорных бетонных блоков и плит перекрытия) и норматива габарита по высоте и расстоянию от оси прилегающего пути; не соблюдение норм освещенности пассажирских платформ, что не гарантирует безусловное обеспечение безопасности движения поездов и жизни пассажиров.

По результатам контрольной проверки комиссией ЦРБ применено 118 предупредительных мер, в том числе 39 повторных проведенных замеров пассажирских платформ и их освещенности; назначено проведение 45 комиссионных осмотров, направлено на переработку 8 документов, запрещена эксплуатация 4-х шаблонов по инструментальным промерам пассажирских платформ, отменен 1 технический аудит и 21 работник отправлен на собеседование к начальнику дирекции.

При эксплуатации специального самоходного подвижного состава (ЩИ Супрун В.Н., ДИ Шевцов Е.А., ДПМ Перелыгин А.И., ДРП Маложон И.М.) в 2012 г. допущено 1/4 событие, связанное с нарушением

правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, также допущено 6/14 отказов технических средств.

За 7 месяцев текущего года допущен рост событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, на 100 % (1/0), при этом количество отказов технических средств увеличилось на 56 % (9/4). Прогнозный уровень обеспечения гарантированной безопасности движения поездов в дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин не выполнен, при прогнозируемых 5 отказах технических средств допущено 7.

В ходе контрольной проверки установлено, что начальники Западно-Сибирской дирекций инфраструктуры Шевцов Е.А., по эксплуатации и ремонту путевых машин Перелыгин А.И., Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути Маложон И.М. не организовали выполнение требований Федерального Закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ, ПТЭ, Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 января 2013 г. № 197р (далее – Стратегия), нормативных документов ОАО «РЖД» и МПС России. Как следствие, продолжаются нарушения сроков межремонтных пробегов, технологии проведения технического обслуживания и ремонта, расшифровки кассет регистрации и проведения технических занятий.

В дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не выполнен 1 пункт мероприятий, направленных на устранение недостатков, выявленных комиссией ЦРБ в марте 2012 г. При разработанной в дирекции единой форме дубликата паспорта блока КЛУБ и указании о вводе его в действие на предприятиях дирекции, работа по заполнению дубликатов паспортов не проводится.

В дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин не организовано выполнение требований указания МПС России от 25 декабря 2002 г. № С-3187у в части организации проведения ремонта специального самоходного подвижного состава (далее – ССПС). Так, в путевых ремонтно-механических мастерских (далее – ПРММ) станции Черепаново (машины ДСП, АДМ) и в ПРММ станции Рубцовск (машины СЧ-600, СЧ-601, ЭЛБ-3М, ВПО-3000) проводится текущий ремонт второго объема (ТР-2) и капитальный ремонт первого объема (КР-1) без проведения повторной аттестации и получения разрешения приемочной комиссии ОАО «РЖД» на право проведения серийного ремонта. При этом получение разрешений на проведение серийных видов ремонта для указанных типов машин до 2015 г. не запланировано.

В дирекциях по эксплуатации и ремонту путевых машин, по ремонту пути процесс старения парка СПС опережает темпы его обновления. Из 514 единиц

эксплуатационного парка СПС дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин, 96 единиц или 18,7 % выработали нормативный срок эксплуатации, установленный заводом-изготовителем. В дирекции по ремонту пути из 143 единиц СПС выработали нормативный срок эксплуатации, установленный заводом-изготовителем, 67 машин или 46,9 % приписного парка. Несмотря на это, в нарушение требований статьи 17 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ, продолжается их эксплуатация.

Начальником дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Перелыгиным А.И. не выполнено требование распоряжения ОАО «РЖД» от 25 марта 2013 г. № 709р и телеграфного указания ОАО «РЖД» от 8 мая 2013 г. № 15036/ЦДИ по случаю проезда запрещающего сигнала путевой машиной Р-2000 на станции Хрустальная Свердловской дирекции инфраструктуры, в части выписки электронного маршрутного листа бригадам ССПС перед началом работы. Не проводится актуализация базы данных подвижного состава и бригад ССПС. Не организована и не проводится работа по разбору причин выписки аварийных маршрутных листов.

Руководителями Центральной дирекции инфраструктуры не пересмотрены основные нормативы личного участия руководителей региональных дирекций инфраструктуры в обеспечении безопасности движения поездов при организации эксплуатации специального подвижного состава, после разграничения обязанностей между руководством региональных дирекций инфраструктуры, определенных распоряжением ОАО «РЖД» от 30 октября 2012 г. № ЦДИ-66/р.

Руководители дирекций по ремонту пути, по эксплуатации и ремонту путевых машин не организовали выполнение требований Стратегии и «Положения о порядке создания систем менеджмента безопасности движения в холдинге «РЖД» и осуществления деятельности в сфере менеджмента безопасности движения с учетом Функциональной стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2009 г. № 2608р.

В Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры в нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 8 мая 2013 г. № 15036/ЦДИ по случаю проезда запрещающего показания светофора путевой машиной Р-2000 на станции Хрустальная Свердловской дирекции инфраструктуры не установлен порядок проведения «Дня безопасности» по качеству дешифрации файлов поездок ССПС. Проверки качества дешифрации руководители дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин не проводили. В нарушение требований пункта 9 распоряжения ОАО «РЖД» от 22 марта 2011 г.

№ 577р записи о результатах проверки качества расшифровки в технические формуляры техников-расшифровщиков не производят.

В целом на железной дороге 306 единиц ССПС оснащены системами безопасности, из которых 102 единицы или 33,3 % оборудованы КЛУБ-П без регистрации параметров движения ССПС.

В течение 2010-2012 г. в соответствии с Программой по повышению безопасности движения поездов на 20 единицах ССПС была установлена телемеханическая система контроля бодрствования машиниста. На текущий момент на дороге не издано распоряжение по вводу ее в эксплуатацию, не определен порядок проверки носимых частей перед началом работы. В результате высокотехнологичные приборы, предназначенные для обеспечения безопасности движения, общей стоимостью более 6 млн. руб. при эксплуатации ССПС не используются.

Начальники дирекций по эксплуатации и ремонту путевых машин Перелыгин А.И., по ремонту пути Маложон И.М. не принимают мер для укомплектования в полном объеме штата бригад ССПС и путевых машин. Укомплектованность штата бригад ССПС в целом по железной дороге составляет 98,4 %, из них в дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин укомплектованность штата машинистов и помощников машинистов железнодорожно-строительных машин составляет 99 % (1027/1016), укомплектованность штата машинистов и помощников машинистов моторно-рельсового транспорта составляет 98,5 % (731/720). В дирекции по ремонту пути укомплектованность штата машинистов и помощников машинистов железнодорожно-строительных машин составляет – 97,4 % (502/489).

Начальник дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин Перелыгин А.И. не обеспечил выполнение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 26 декабря 2005 г. № 2191р. При проведении в июле-августе 2012 г. испытаний у дефектоскопистов по магнитному и ультразвуковому контролю в комиссии дирекции не присутствовали представители службы вагонного хозяйства.

В службе электрификации и электроснабжения Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры в текущем году до передачи штата бригад ССПС в дирекцию по эксплуатации и ремонту путевых машин нарушались требования приказа МПС России от 5 марта 2004 г. № 7, в части соблюдения режима труда и отдыха бригад ССПС. В Новокузнецкой дистанции электроснабжения выявлены случаи нарушения режима труда и отдыха бригад ССПС при организации работы на закрытых перегонах (машинисты Боровиков А.А. и Аксенов А.А. 4 мая 2013 г. отработали 12,8 часа). Продолжительность смены машиниста Бабичева С.В. и помощника машиниста Костромина С.А. 11 июня 2013 г. составила 12,7 часа. Руководителями дирекции по эксплуатации и

ремонту путевых машин не принимаются меры по недопущению сверхурочной работы бригад ССПС. Существующая система проведения профилактической работы не гарантирует обеспечение безопасности движения поездов и не приносит соответствующие результаты.

В дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин по-прежнему нарушаются требования «Положения о планово-предупредительном ремонте СПС ОАО «РЖД», утвержденного распоряжениями ОАО «РЖД» от 27 октября 2009 г. № 2180р и от 12 декабря 2011 г. № 345, в части допуска единиц ССПС к работе с перепробегами на плановые виды ремонта. В ПРММ Чулымская в техническом формуляре машины ДСП-С2 № 22 отсутствуют отметки о проведении ТО-1 с начала эксплуатации в текущем сезоне, чем грубо нарушены Правила эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. № 2852р. В Новокузнецкой дистанции электроснабжения внесены фиктивные данные в АСУ ССПС о проведении ТО-1 автомотрисам АДМ № 510 и № 789. Аналогичные нарушения выявлялись и при проведении технической ревизии ЦРБ в 2012 г. В ПРММ Рубцовск мотовозу МПТ-4 № 642 ТО-1 проведено с нарушением технологической карты.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 15 августа 2012 г. № 3/1541 на автомотрисе АДМ-1 № 1280 Беловской дистанции электроснабжения с 11 по 13 марта 2013 г. проведен текущий ремонт первого объема на участке, не аттестованном на право проведения указанного вида ремонта.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 11 марта 2012 г. № 3698/ЦДИ по случаю схода колесной пары мотовоза МПТ-4 № 1128 на перегоне Золотая Сопка-Троицк Южно-Уральской дирекции инфраструктуры начальники Западно-Сибирской дирекций инфраструктуры Шевцов Е.А., по эксплуатации и ремонту путевых машин Перелыгин А.И. не организовали проведение контрольных замеров рессорного подвешивания и буксовых зазоров ССПС с составлением актов и отметками в журналах формы ТУ-152 при выполнении технического обслуживания в объеме ТО-1. По этой причине комиссией ЦРБ были отставлены от эксплуатации 6 единиц ССПС.

Руководители дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин, структурных подразделений не проводят профилактическую работу по нарушениям, выявленным при расшифровке кассет регистрации. За 7 месяцев 2013 г. расшифровано 12804 кассеты регистрации, при этом выявлено 330 нарушений, из них 226 грубых. Не обеспечили выполнение требований распоряжения ОАО «РЖД» от 22 марта 2011 г. № 577р в части организации дешифрации кассет регистрации КЛУБ-УП, проведения расследований выявленных нарушений и оснащения необходимым оборудованием пункта

расшифровки. Главный инженер дирекции Собченко В.А. в 2013 г. не проводил проверки полноты оснащенности пункта дешифрации, не организовал проведение курсов повышения квалификации техников расшифровщиков, как следствие, техник по расшифровке кассет регистрации Ватутина О.А. отстранена от работы до прохождения курсов повышения квалификации.

Работа машинистов-инструкторов бригад ССПС при подготовке кандидатов для работы в должности машиниста организована с нарушением требований нормативных документов. Так, заключение машиниста-инструктора Сатырева С.Н. на право самостоятельной работы кандидату на должность машиниста Мичайкину В.В. не утверждено начальником ПРММ Чулымская Бахаревым С.С., что является грубым нарушением требований распоряжения ОАО «РЖД» от 27 июня 2013 г. № 1437р.

По сравнению с технической ревизией, проведенной комиссией ЦРБ в 2012 г., увеличилось количество недостатков в вопросах выполнения должностных обязанностей руководителями предприятий, дешифрации кассет регистрации КЛУБ-УП, организации технического обслуживания и ремонта ССПС.

Проведенной контрольной проверкой и анализом работы установлено, что на предприятиях, эксплуатирующих ССПС, присутствуют факторы риска нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, которые могут привести к наступлению следующих потенциально опасных событий, таких как: проезд запрещающего сигнала светофора, столкновение подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях, а также перерыв движения поездов по одному из путей на перегоне или станции на один час и более.

При проведении технической ревизии применены 54 предупредительные меры. Из них: отставлены от эксплуатации 8 единиц ССПС, отменен контрольно-технический осмотр 2 единицам ССПС, возвращены на повторный ремонт 3 единицы ССПС, направлены на переработку 25 документов, назначена 1 внеочередная инвентаризации тормозных башмаков, назначено собеседование с 12 работниками, запрещена работа 1 стенда, до проведения курсов повышения квалификации отстранен от работы 1 техник расшифровщик кассет регистрации, 1 файл поездки направлен на повторную расшифровку и проведение разбора.

Организация работы по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (НЗ-1 Голомолзин В.Г.) В целях эффективного взаимодействия структурных подразделений железной дороги с подразделениями МЧС России и МВД России при ликвидации чрезвычайных ситуаций разработан «Регламент взаимодействия Западно-Сибирской

железнодорожной дороги, других филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» с Сибирским региональным центром МЧС России, с Главными управлениями МЧС России субъектов Российской Федерации и управлением на транспорте МВД России по Сибирскому федеральному округу по ликвидации чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте». Регламент введен в действие распоряжением первого заместителя начальника железной дороги от 20 апреля 2012 г. № 437р.

На железной дороге разработан и утвержден 25 сентября 2012 г. план взаимодействия Сибирского регионального центра МЧС России с Западно-Сибирской железной дорогой в случае возникновения чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте, в том числе с опасными грузами.

На железной дороге разработан план по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов. План утвержден в Управлении Федеральной поддержки территорий МЧС России и введен в действие распоряжением первого заместителя начальника железной дороги от 25 апреля 2012 г. № 459р. Срок действия плана - 5 лет.

Железнодорожной дорогой заключены договоры сроком до 31 августа 2013 г. с ООО «Сервис экологической безопасности» на оказание услуг по ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 классов опасности, с ООО «Днепр», ООО «Сервис экологической безопасности», ООО «Служба экологической безопасности», ООО «Томский региональный центр аварийно-экологических операций» на оказание услуг по ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов. В настоящее время проводится работа по продлению срока действия договоров до конца текущего года.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2002 г. № 240 «О порядке организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории Российской Федерации» на железной дороге организована работа по созданию нештатных аварийно-спасательных формирований по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на базе восстановительных поездов станций Топки, Барнаул, Омск-Пассажирский и Новосибирск-Главный.

В соответствии с договором от 8 декабря 2006 г. № 930 об оказании услуг в области пожарной безопасности на объектах ОАО «РЖД» тушение пожаров и участие в ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами на объектах, железнодорожном подвижном составе, а также в полосе отвода железной дороги осуществляется пожарными формированиями филиала ФГП ВО ЖДТ России на Западно-Сибирской железной дороге (в пределах тактико-технических возможностей пожарных поездов).

Заместителями начальника железной дороги по территориальным управлениям Шапуленко Е.В., Грицаем А.В., Макаренко С.И., Терентьевым В.В.

не принято мер по выполнению требований Федерального закона Российской Федерации от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» в части организации работы территориальных и объектовых комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, разработке оперативных планов по ликвидации чрезвычайных ситуаций на предприятиях железной дороги.

На заседаниях территориальных комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций Омского и Новосибирского регионов железной дороги, объектовой комиссии на станции Алтайская в 2013 г. не рассматривался весь комплекс вопросов по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов. План работы комиссии Новосибирского региона на 2013 г. не утвержден председателем комиссии.

Не составлен план работы комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на 2013 г. на станции Новокузнецк-Восточный. Планы работ объектовых комиссий на станциях Новокузнецк-Сортировочный и Белово не отвечают вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Во II квартале 2013 г. не проведено заседание объектовой комиссии на станции Белово, а на станциях Новокузнецк-Восточный, Новокузнецк-Сортировочный заседания комиссий в течение текущего года вообще не проводились.

В приказах начальников станций о создании объектовых комиссий на станциях Новокузнецк-Восточный, Кемерово-Сортировочный не определены обязанности членов комиссий. В регламентах работы комиссий на станциях Комбинатская, Белово и Кемерово-Сортировочный не предусмотрены ежеквартальные заседания.

Вопросы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций не являются приоритетными в работе объектовых комиссий на станциях Комбинатская, Белово, Кемерово-Сортировочный и Тайга. В нарушение требований пункта 4.4.3 распоряжения от 31 декабря 2008 г. № 2920р «Об утверждении стандарта ОАО «РЖД» требования к планам работ по предупреждению чрезвычайных ситуаций в структурных подразделениях ОАО «РЖД» разработаны оперативные планы действий при чрезвычайных ситуациях. В планах отсутствуют крупномасштабные карты станций, численность населения на прилегающих к станциям территориях, перечни возможных чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, порядок приведения в готовность имеющихся на станциях сил и средств для ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, вызова аварийно-

спасательных формирований, схем взаимодействия структурных подразделений железной дороги с силами и средствами МЧС России, службами медицины катастроф, схем оповещения при чрезвычайных ситуациях с опасными грузами.

Начальниками станций Кемерово-Сортировочный Мандриком Д.А., Белово Поздняковым К.С., Алтайская Удоденко С.В., Новокузнецк-Восточный Миловановым Н.Г., Новокузнецк-Сортировочный Вавиловским А.Е., начальниками центров организации работы железнодорожных станций Тайгинского Бирюковым И.А., Беловского Ивановым Е.В., Алтайского Чекалдиным В.И., Новокузнецкого Колосовым А.Ю. не выполнено решение заседания Центральной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций от 12 марта 2013 г. по внесению изменений в приказы по созданию объектовых комиссий с определением персональной ответственности ее членов за организацию планово-предупредительной работы, предупреждение и обеспечение гарантированной безопасности перевозки опасных грузов.

На станциях Новосибирск-Главный, Кемерово-Сортировочный, Белово и Новокузнецк-Восточный не выполнено решение заседания Центральной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций от 12 марта 2013 г. по включению в состав объектовых комиссий представителей территориальных органов МЧС и исполнительных органов власти, Ростехнадзора. Не проведена работа по включению в состав территориальной комиссии Новосибирского региона представителей исполнительных органов власти. На Омском регионе в состав комиссии не включены представители исполнительных органов власти и Ростехнадзора.

В соответствии с действующим Регламентом взаимодействия железной дороги с главными управлениями МЧС России субъектов РФ в случае возникновения чрезвычайной ситуации на объектах инфраструктуры железной дороги на рабочих местах старших дорожных диспетчеров дорожного центра управления перевозками отсутствуют выписки из приказа МЧС России от 8 июля 2004 г. № 329 «Об утверждении критериев информирования о чрезвычайных ситуациях».

На рабочих местах маневрового диспетчера станции Комбинатская, дежурного по станции Предкомбинат схемы оповещения при возникновении аварийных ситуаций с опасными грузами не соответствуют требованиям Правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами от 25 ноября 1996 г. № ЦМ-407. В схемах оповещения не предусмотрено оповещение органов Роспотребнадзора, МВД России, медицинских учреждений, территориальных органов МЧС России и органов исполнительной власти.

На рабочем месте маневрового диспетчера станции Новосибирск-Главный схема оповещения при возникновении аварийной ситуации с опасными грузами отсутствует. На рабочих местах маневровых диспетчеров станций Алтайская, Тайга, Новокузнецк-Сортировочный и Белово схемы оповещения не соответствуют требованиям Правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами от 25 ноября 1996 г. № ЦМ-407. В схемах оповещения не предусмотрено оповещение органов исполнительной власти. Схема оповещения при возникновении аварийной ситуации с опасными грузами на станции Новокузнецк-Восточный не предусматривает оповещение органов исполнительной власти, территориальных органов МЧС России. На схеме оповещения отсутствуют номера телефонов. На рабочем месте диспетчера Тайгинской дистанции пути отсутствует перечень пересечений магистральных железнодорожных путей с нефтегазопроводами, с указанием места пересечения, диаметра труб, номеров телефонов владельцев магистральных трубопроводов.

В инструкции о порядке действия работников станции Новокузнецк-Восточный определен весь 9 путь для подачи вагонов в случае возникновения аварийных ситуаций с опасными грузами, при том, что в ТРА станции определен только участок 9 пути от светофоров М 122 до М128, а также 386 км ПК 9 перегона. В инструкции не определен порядок действий дежурного по станции и маневрового диспетчера при аварийных ситуациях, отсутствует схема оповещения.

Неудовлетворительные знания пользования аварийными карточками на опасные грузы, порядка действий при возникновении аварийной ситуации показали маневровые диспетчеры станций Белово Сушков С.П., Входная Мишин, Новосибирск-Главный Никонов Г.А., дежурный по станции Предкомбинат Якимук С.М..

В нарушение требований указания МПС России от 26 сентября 1996 г. № М-849у «О системе обучения, повышения квалификации и аттестации работников железнодорожного транспорта, связанных с предупреждением и ликвидацией последствий чрезвычайных ситуаций» председатели объектовых комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций – начальники станций Омск-Пассажирский Семенякин С.Н., Белово Поздняков К.С. не прошли обучение. Назначенный на должность начальника восстановительного поезда станции Карасук Пузырев В.В., не проходил обучение по поросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. У начальников восстановительных поездов станций Омск-Пассажирский Ковалева А.Б., Исилькуль Бургардта Ф.Ф., Алтайская Вергуна В.П., Новосибирск-Главный Савлука А.И. просрочен срок повышения квалификации.

В дирекции аварийно-восстановительных средств, на станциях Комбинатская, Омск-Пассажи́рский, Кемерово-Сортировочный, Новокузнецк-Сортировочный, в эксплуатационном вагонном депо Тайга в нарушение требований указания МПС России от 3 сентября 1999 г. № Г-1899у «Об обучении работников федерального транспорта по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» разрабатываются планы технического обучения причастных работников. В планах технического обучения на 2013 г. разработанная тематика вопросов предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций не соответствует данному указанию.

В Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не выполнено распоряжение ОАО «РЖД» от 5 октября 2006 г. № 2007р «Об утверждении методики планирования запасов материально-технических ресурсов ОАО «РЖД». Так, в службах сигнализации, централизации и блокировки, электрификации и электроснабжения, пути отсутствуют распоряжения о нормах содержания аварийно-восстановительного запаса материально-технических ресурсов по предприятиям и порядке его применения.

Из-за неорганизации работы заместителями начальника железной дороги (по территориальным управлениям) Шапуленко Е.В., Грицаем А.В., Макаренко С.И., Терентьевым В.В. по выполнению Федеральных законов Российской Федерации в вопросах предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, выявлены системные нарушения в части разработки положений о работе объектовых комиссий, функциональных обязанностей членов комиссий, организации работы комиссий, разработке схем оповещения и алгоритма действий для дежурно-диспетчерского аппарата при ликвидации чрезвычайных ситуаций, оперативных планов действий при ликвидации чрезвычайных ситуаций на станциях, а также технической подготовки персонала по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

При проведении контрольной проверки принято 14 предупредительных мер – отправлено на переработку 14 нормативных документов.

По хозяйствам: движения, пути, вагонному, локомотивному (Д Рахимжанов Д.М., ДИ Шевцов Е.А., П Третьяк П.А., В Киселев С.В., Т Ахмадеев С.Б., ТР Серенко Н.В., ДПМ Перельгин А.И.) при проверке автоматизированных и информационных систем, применяемых в производственных процессах, обеспечивающих безопасность движения поездов, установлен ряд нарушений требований действующих инструкций и нормативных документов ОАО «РЖД».

В хозяйстве движения

Начальником Западно-Сибирской дирекции управления движением Рахимжановым Д.М. не обеспечена правильность присвоения нумерации поездам и одиночным локомотивам грузового движения. В нарушение

требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 г. № 27756 в информационной системе АСОУП исправным локомотивам грузового движения при следовании резервом присваивалась нумерация поездов в диапазоне 5001–5028 (следование в ремонт). В результате происходит искажение отчета ТО-32ВЦ в автоматизированной системе АРМ ОНД в части искусственного занижения эксплуатируемого парка локомотивов грузового движения. Так, электровозы ВЛ10у №№ 1083, 983 отправлены со станции Новокузнецк-Сортировочный 17 июля 2013 г. в 15.36 поездом № 5001 (0001-015-8623), по прибытии на станцию Белово ремонт локомотивам не производился. Электровоз ВЛ10 № 207 отправлен со станции Белово 19 июля 2013 г. в 16.46 поездом № 5002 (0001-221-8627), по прибытии на станцию Артышта 2 ремонт локомотиву не производился.

В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 14 декабря 2010 г. № 22864 вывозным и передаточным поездам в информационной системе АСОУП присваивалась нумерация в диапазоне 3951-3998 (грузовые поезда для выполнения работ по отсыпке верхнего строения пути вагонами рабочего парка). Так, поезду (8613-199-8623) в составе 68 вагонов груженых углем, при отправлении со станции Егозово до станции Белово 18 июля 2013 г. в 10.18, был присвоен № 3952. Согласно маршруту машиниста поезд следовал под № 3540 с электровозом ВЛ10у № 680 в голове. При этом по информации АСОУП в голове поезда находилась СДП (М) № 630, а электровоз ВЛ10у № 680 следовал под № 5002 (0001-511-8623). Поезду (8501-788-8500) в составе 23 вагонов при отправлении со станции Обь до станции Инская 25 июля 2013 г. в 00.35, был присвоен № 3952. Согласно маршруту машиниста поезд следовал под № 3652.

В хозяйстве пути.

Начальником службы пути Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Третьяком П.А. не обеспечена достоверность формирования отчета «О работе службы пути» формы ПО-28, в части количества и протяженности выданных предупреждений, а также выполнение требований пункта 2 приложения № 12 к «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденной приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162, в части установления предупреждений об ограничении скорости на срок более 10 суток.

Данные отчета «О работе службы пути» формы ПО-28, предоставленного службой пути, о количестве и протяженности выданных предупреждений, действующих более суток, не соответствуют данным первичных документов (журналов регистрации действующих

предупреждений об ограничении скорости движения поездов и телеграммы на выдачу и отмену предупреждений) в дистанциях пути Инская (ПЧ-13), Барнаул (ПЧ-17) и Кемерово (ПЧ-38).

На конец июля 2013 г. в ПЧ-13 по отчету службы пути действовало 3 предупреждения протяженностью 0,5 км, а по первичным документам – 1 предупреждение протяженностью 0,3 км, что подтверждено данными АСУ ВОП 2; в ПЧ-17 по отчету службы пути действовало 2 предупреждения протяженностью 0,6 км, а по первичным документам – ни одного, что подтверждено данными АСУ ВОП 2; в ПЧ-38 по отчету службы пути действовало 4 предупреждения протяженностью 4,5 км, а по первичным документам – 1 протяженностью 0,4 км, что подтверждено данными АСУ ВОП 2.

В нарушение пункта 2 приложения № 12 к «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденной приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162, предупреждения об ограничении скорости на срок более 10 суток, которые должны устанавливаться владельцем инфраструктуры, неоднократно (через 5 дней) переоформлялись заявками начальников дистанций пути.

В ПЧ-13 ограничение скорости до 60 км/ч на 94 км ПК 1-3 второго пути перегона Дорогино - Посевная протяженностью 0,3 км оформлено заявками: 6 июля 2013 г. № 302, 13 июля 2013 г. № 716, 19 июля 2013 г. № 1257, 24 июля 2013 г. № 1521, 29 июля 2013 г. № 1868, 4 августа 2013 г. № 241.

В ПЧ-17 ограничение скорости до 60 км/ч на 235 км ПК 10 – 236 км ПК 1 первого пути перегона Южный - Калманка протяженностью 0,2 км, действовавшее с 22 июня 2013 г. по 4 июля 2013 г., оформлено заявками: 22 июня 2013 г. № 970, 27 июня 2013 г. № 1247, 2 июля 2013 г. № 29.

В ПЧ-38 ограничение скорости до 60 км/ч на 39 км ПК 3-6 первого пути станции Арлюк протяженностью 0,4 км оформлено заявками: 27 июня 2013 г. № 1943, 2 июля 2013 г. № 145, 7 июля 2013 г. № 558, 12 июля 2013 г. № 935, 17 июля 2013 г. № 1278, 22 июля 2013 г. № 1585, 27 июля 2013 г. № 1916.

Ограничение скорости до 15 км/ч по стрелочному переводу 6А станции Предкомбинат протяженностью 0,1 км оформлено заявками: 30 июня 2013 г. № 2052, 5 июля 2013 г. № 474, 10 июля 2013 г. № 793, 15 июля 2013 г. № 1104, 20 июля 2013 г. № 1450, 25 июля 2013 г. № 1830, 30 июля 2013 г. № 2094.

Ревизорами службы НКИ за 7 месяцев 2013 г. проверено 5 дистанций пути, из них в двух – ПЧ-33 Новокузнецк (акт проверки от 14 марта 2013 г.)

и ПЧ-38 Кемерово (акт проверки от 15 марта 2013 г.) допущены переоформления длительно действующих предупреждений.

В ПЧ-17 предупреждения об ограничении скорости регистрируются в общем журнале не установленной формы без разграничения по продолжительности действия (менее суток, более суток). Журналов регистрации предупреждений об ограничении скорости движения поездов формы ПУ-84 (часть 1 и часть 2) в дистанции пути Барнаул нет.

В локомотивном хозяйстве.

Начальником Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Серенко Н.В. и начальником Западно-Сибирской дирекции тяги Ахмадеевым С.Б. не обеспечено выполнение требований действующих инструкций и нормативных документов в части своевременности и достоверности ввода информации о состоянии локомотивов в автоматизированные системы и ведения учетных форм. В нарушение пункта 43 Инструкции по учету наличия, состояния, ремонта, технического обслуживания, работы и использования тягового подвижного состава, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 11 ноября 2009 г. № 2293 в локомотивных депо Тайга (ТЧЭ-12, ТЧР-11) и Белово (ТЧЭ-14, ТЧР-17) производился перевод локомотивов из одного вида ремонта, технического обслуживания, модернизации, либо их ожидания, в другой.

Электровоз ВЛ10К № 275 согласно данным АСУТ-Т зашел в депо Тайга в 9.35 2 июня 2013 г. с 09.53 до 22.28 учитывался на экипировке, затем до 18.35 3 июня 2013 г. в ожидании ТР-3, после чего до 12.01 11 июня 2013 г. в ремонте ТР-3. После проведения обкатки электровоз зашел в депо для устранения неисправностей в 07.27 14 июня 2013 г. и до 15.28 14 июня 2013 г. учитывался в ожидании модернизации, затем до 17.16 27 июня 2013 г. на неплановом ремонте, после чего до 18.01 22 июля 2013 г. в ожидании убытия в действующем состоянии в ремонт, далее до 21.12 25 июля 2013 г. вновь на неплановом ремонте, затем до 06.01 26 июля 2013 г. в ожидании ТО-2, а с 06.01 до 07.10 на ТО-2. В соответствии с пунктом 54 Инструкции, нахождение ТПС в депо в связи с устранением повреждений, выявленных в процессе обкатки, включается (добавляется) в общее время нахождения ТПС в ремонте.

Электровоз ВЛ10 № 583 согласно данным АСУТ-Т зашел в депо Тайга в 16.22 27 июля 2013 г. до 20.13 учитывался в ожидании ТР-1, затем до 12.40 28 июля 2013 г. в ожидании ТР-2 а с 12.41 до 16.50 в ожидании ТО-2, после чего до 17.50 на ТО-2. По данным книги ф. ТУ-15 и системы ЦОММ с 16.00 до 17.00 28 июля 2013 г. находился на ТО-2.

Электровоз ВЛ10у № 983 согласно данным АСУТ-Т зашел в депо Белово в 10.30 22 июня 2013 г. и до 05.00 27 июня 2013 г. учитывался в

ожидании ТР-1, затем до 16.52 30 июня 2013 г. в ремонте ТР-1, с 16.52 до 18.15 30 июня 2013 г. в ожидании работы, до 20.45 в ожидании ТО-2, с 20.45 до 21.30 30 июня 2013 г. на техническом обслуживании ТО-2, после чего с 21.31 30 июня 2013 г. был переведен в ожидание непланового ремонта и с 06.30 до 09.22 1 июля 2013 г. числился в неплановом ремонте.

Электровоз ВЛ10у № 957 согласно данным АСУТ-Т зашел в депо Белово в 02.30 17 июля 2013 г. и до 05.00 17 июля 2013 г. учитывался в ожидании ТР-2, затем до 17.32 19 июля 2013 г. в ремонте ТР-2, а с 23.31 19 июля 2013 г. до 08.30 20 июля 2013 г. в ожидании ТР-1, после чего отдан в работу.

В нарушение пункта 3.3 Регламента взаимодействия дежурного по эксплуатационному локомотивному депо, приемщика локомотивов дирекции тяги и диспетчера ремонтного локомотивного депо, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 12 мая 2012 г. № 928р, задержка передачи информации о постановки локомотива в ожидание ремонта или технического обслуживания дежурным по депо превышает установленные 15 минут с момента сдачи локомотива бригадой, указанного в маршруте машиниста. В результате искажается наличие локомотивов эксплуатируемого парка в отчете формы ТО-32ВЦ на отчетный час.

Электровоз ВЛ10 № 590 сдан бригадой 12 августа 2013 г. в 04.40, а в ожидание ТО-2 зачислен в 18.02, т.е. после отчетного часа. Электровоз ВЛ-10 № 1178 сдан бригадой 7 августа 2013 г. в 15.07, а в ожидание непланового ремонта зачислен в 18.01, т.е. после отчетного часа.

Выявлены случаи не ввода дежурными эксплуатационного депо Тайга в систему АСУТ информации об устранении неисправностей (неплановом ремонте) локомотивов, зашедших на ПТОЛ Мариинск, что приводит к недоучету неплановых ремонтов.

Так, электровозу ВЛ10 № 261 согласно записи в книге учета захода локомотивов в пункты технического обслуживания локомотивов для производства технического обслуживания ТО-2, экипировки или устранения неисправностей формы ТУ-15 с 02.30 до 03.30 25 июля 2013 г. проводилось устранение неисправности. По данным АСУТ-Т локомотив с 19.35 24 июля 2013 г. до 15.19 25 июля 2013 г. числился в ожидании работы.

Аналогичные замечания в локомотивном хозяйстве выявлялись и ранее при проверках структурных подразделений специалистами службы НКИ Западно-Сибирской железной дороги (ТЧЭ-12, ТЧР-11 Тайга – акт проверки от 11 апреля 2013 г., ТЧЭ-14, ТЧР-17 Белово – акты проверок от 25 января 2013 г. и от 28 июня 2013 г.)

В ТЧР-17 Белово выявлены следующие нарушения ведения первичных форм учета: в нарушение требований распоряжения ОАО «РЖД» от

11 ноября 2010 г. № 2293р вместо книги учета случаев захода локомотивов в пункты технического обслуживания ТО-2, экипировки и устранения неисправностей ведется книга неустановленной формы; в нарушение требований инструктивных указаний по заполнению первичной учетной формы ТУ-16 в книге учета обточек бандажей колесных пар отсутствует запись об обточке колесных пар электровозу ВЛ10у № 862. По данным книги учета технического обслуживания локомотивов формы ТУ-150 и системы АСУТ-Т техническое обслуживание ТО-4 проводилось с 07.00 до 17.13 25 июля 2013 г.; в книге формы ТУ-16 сделана запись о проведении обточки трех колесных пар электровоза 2ЭС4К № 25 с 17.00 30 июля 2013 г. до 19.00 31 июля 2013 г., но по данным книги формы ТУ-150 и системы АСУТ-Т ТО-4 проведено с 03.00 до 08.27 31 июля 2013 г., а в 09.43 31 июля 2013 г. по данным системы САИ ПС локомотив вышел из депо.

Акты приемки локомотивов из ремонта формы ТУ-31 за июль 2013 г. отсутствуют: на 4 из 45 локомотивов, отремонтированных согласно данным книги учета плановых видов ремонта формы ТУ-125 ремонтом ТР-1; на 7 из 67 локомотивов, прошедших неплановый ремонт согласно отчету формы ТО-15э; на 2 из 8 локомотивов, прошедших по данным книги формы ТУ-150 техническое обслуживание ТО-4.

Книги повреждений и неисправностей локомотивов формы ТУ-29, а также книги записи работ по устранению повреждений и отказов, по модернизации локомотивов формы ТУ-30 в ремонтном локомотивном депо Белово нет.

В вагонном хозяйстве.

Начальником службы вагонного хозяйства Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Киселевым С.В. не обеспечена своевременность перечисления вагонов, неудовлетворяющих по своему техническому состоянию требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, в число неисправных нерабочего парка. В нарушение пункта 6 Инструкции по учету наличия неисправных вагонов на железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2007 г. № 205р вагоны, неудовлетворяющие по своему техническому состоянию требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и подлежащие текущему отцепочному ремонту, длительное время не переводились в неисправные и продолжали учитываться в рабочем парке в системе АСОУП. Это привело к искажению отчета о вагонном парке формы ДО-2 и занижению остатка неисправных вагонов на отчетный час.

В эксплуатационном вагонном депо Тайга ВЧДЭ-27 (ПТО Кемерово-Сортировочная) за июль 2013 г. при выпуске из текущего ремонта 635

вагонов выявлено 4 вагона с простоем в рабочем парке с момента обнаружения неисправности до перечисления в число неисправных более 20 часов.

Вагон № 61157616 прибыл на станцию 22 июля 2013 г. в 06.50 в составе поезда № 2478, техническое обслуживание которого, согласно книге предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию формы ВУ-14, было завершено 22 июля 2013 г. в 09.20. В число неисправных перечислен 23 июля 2013 г. в 19.55. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 34,6 часа. Вагон № 53452926 прибыл на станцию 23 июля 2013 г. в 07.01 в составе поезда № 3647, техническое обслуживание которого, согласно книге формы ВУ-14, было завершено 23 июля 2013 г. в 10.40. В число неисправных перечислен 24 июля 2013 г. в 19.37. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 32,9 часа. Вагон № 59527226 прибыл на станцию 26 июля 2013 г. в 10.24 в составе поезда № 3630, техническое обслуживание которого, согласно книге формы ВУ-14, было завершено 26 июля 2013 г. в 12.30. В число неисправных перечислен 27 июля 2013 г. в 19.47. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 31,3 часа. Вагон № 67462416 прибыл на станцию 24 июля 2013 г. в 18.48 в составе поезда № 3632, техническое обслуживание которого, согласно книге формы ВУ-14, было завершено 24 июля 2013 г. в 20.45. В число неисправных перечислен 25 июля 2013 г. в 19.39. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 22,9 часа.

В эксплуатационном вагонном депо Алтайская ВЧДЭ-11 (ПТО Алтайская) за июль 2013 г. при выпуске из текущего ремонта 1081 вагона выявлено 6 вагонов с простоем в рабочем парке с момента обнаружения неисправности до перечисления в число неисправных более 20 часов.

Вагон № 55523252 прибыл на станцию 17 июля 2013 г. в 20.20 в составе поезда № 3505, время обнаружения неисправности, согласно уведомлению на ремонт вагона формы ВУ-23 - 17 июля 2013 г. в 21.13. В число неисправных перечислен 18 июля 2013 г. в 19.02. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 21,82 часа. Вагон № 52949203 прибыл на станцию 17 июля 2013 г. в 17.40 в составе поезда № 2711, время обнаружения неисправности - 17 июля 2013 г. в 18.02. В число неисправных перечислен 18 июля 2013 г. в 19.04. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 25,03 часа. Вагон № 56831498 прибыл на станцию 17 июля 2013 г. в 14.45 в составе поезда № 2407, время обнаружения неисправности - 17 июля 2013 г. в 15.24. В число неисправных перечислен 18 июля 2013 г. в 12.53. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 21,48 часа. Вагон № 52589579 прибыл на станцию 24 июля 2013 г. в 19.20 в составе поезда

№ 2713, время обнаружения неисправности - 24 июля 2013 г. в 19.45. В число неисправных перечислен 25 июля 2013 г. в 21.08. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 25,37 часа. Вагон № 60623758 прибыл на станцию 1 июля 2013 г. в 04.30 в составе поезда № 2297, время обнаружения неисправности - 24 июля 2013 г. в 19.45. В число неисправных перечислен 25 июля 2013 г. в 21.08. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 25,37 часа. Вагон № 60570785 прибыл на станцию 5 июля 2013 г. в 09.40 в составе поезда № 2499, время обнаружения неисправности - 5 июля 2013 г. в 10.35. В число неисправных перечислен 6 июля 2013 г. в 08.45. Простой неисправного вагона в рабочем парке составил 22,17 часа.

В вагонном ремонтном депо Новокузнецк-Сортировочный (ВРК-2).

Заместителем генерального директора – директором Западно-Сибирского представительства ОАО «Вагонная ремонтная компания-2» Турищевым А.В. не обеспечена достоверность учета времени нахождения грузовых вагонов в плановом ремонте. В нарушение инструктивных указаний по заполнению первичной учетной формы ВУ-31 в книге номерного учета наличия и ремонта неисправных вагонов грузового парка в деповской ремонт работниками вагонного ремонтного депо Новокузнецк–Сортировочный зачислялись вагоны, не оформленные уведомлениями формы ВУ-23, находящиеся в рабочем парке. Указанные вагоны переводились работниками эксплуатационного вагонного депо Новокузнецк-Северный (ПТО Новокузнецк-Сортировочный) в число неисправных в системе АСОУП в соответствии с поступившими письменными обращениями собственников вагонов о досрочном проведении деповского ремонта.

В свою очередь, работниками вагонного ремонтного депо Новокузнецк-Сортировочный при передаче в систему АСОУП сообщения 1354 о выпуске вагонов из ремонта вводилось недостоверное время начала ремонта, что привело к занижению простоя вагонов в деповском ремонте в отчете формы ВО-2 ВЦ.

Согласно книге формы ВУ-31 начало деповского ремонта вагонов №№ 58038985, 54208970 в 05.00 24 июля 2013 г.. По данным АСОУП вагоны были переведены на остаток неисправных в 12.50 24 июля 2013 г., начало ремонта в 17.00, окончание ремонта в 17.18 24 июля 2013 г. Простой каждого вагона в ремонте составил 18 минут при норме 12 часов. Согласно книге формы ВУ-31 начало деповского ремонта вагонов №№ 52355898, 54621065 в 05.00 4 июля 2013 г.. По данным системы АСОУП вагоны были переведены на остаток неисправных в 15.10 4 июля 2013 г., начало ремонта в 17.00, окончание ремонта в 17.27 4 июля 2013 г. Простой каждого вагона в

ремонте составил 27 минут при норме 12 часов. Согласно книге формы

ВУ-31 начало деповского ремонта вагонов №№ 51808111, 55593719 в 05.00 9 июля 2013 г. По данным системы АСОУП вагоны были переведены на остаток неисправных в 15.19 9 июля 2013 г., начало ремонта в 17.00, окончание ремонта в 17.43 9 июля 2013 г. Простой каждого вагона в ремонте составил 43 минуты при норме 12 часов.

Автоматизированная система контроля процесса эксплуатации специального самоходного подвижного состава и допуска бригад к работе АСУ ССПС

Начальником Дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Перелыгиным А.И. не обеспечена своевременность формирования в АСУ ССПС маршрутных листов. В нарушение пункта 3 Регламента выдачи маршрутного листа машиниста специализированного самоходного подвижного состава сформированного в автоматизированной системе АСУ ССПС, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 25 марта 2013 г. № 709р в ПРММ-1 Чулымская имеют место случаи эксплуатации специализированного подвижного состава и работа бригад путевых машин без сформированного в АСУ ССПС маршрутного листа.

Так например, 9 маршрутных листов на работу ДОУМАТИК 09-32 GSM № 14 с 1 июля 2013 г. по 10 июля 2013 г. введены в АСУ ССПС 16 июля 2013 г. Аналогично 5 маршрутных листов на работу ДОУМАТИК 09-3X № 1 с 10 июля 2013 г. по 15 июля 2013 г. введены в АСУ ССПС 19 июля 2013 г.

Анализ выявленных нарушений показал, что несвоевременный и недостоверный ввод данных в автоматизированные системы приводит к искажению как оперативной информации о работе структурных подразделений, так и формируемой статистической отчетности, предоставляемой в компанию ОАО «РЖД».

На основании принципов Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в ОАО «РЖД» комиссия ЦРБ считает, что в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» не все вопросы, связанные с обеспечением безопасности движения, выполняются на должном уровне. Сохраняется определенный уровень риска возникновения опасных событий, что, в свою очередь, не гарантирует надежность перевозочного процесса. В ходе проведения контрольной проверки вновь, как и в 2012 г., были выявлены случаи несоответствия действующих технологических процессов нормативным требованиям, низкого уровня технического обучения работников, отсутствия и

неисправности шаблонов, мерительного инструмента, невыполнения технологии ремонта и технического обслуживания объектов инфраструктуры и подвижного состава, их некачественной приемки из всех видов ремонта и технического обслуживания, нарушений в действиях непосредственных исполнителей.

Анализом выявленных факторов риска комиссией ЦРБ установлено, что на железной дороге высока степень вероятности возникновения таких случаев нарушений безопасности движения, как: сход подвижного состава, закрытие движения или ограничение скорости движения до 15 км/час по заявке начальника вагона-путеизмерителя, задержка пассажирского поезда на перегоне более 1 часа, саморасцеп (обрыв) автосцепок, задержка грузового поезда на перегоне более 1 часа по технической неисправности подвижного состава, столкновения поездов (подвижного состава), происшествя на железнодорожных переездах.

Проведенная контрольная проверка показала, что на железной дороге и расположенных в ее границах структурных подразделениях других филиалов ОАО «РЖД» владельцы производственных процессов не создали систему блокирования несоответствий в технологических операциях. В результате, в целях минимизации рисков наступления событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, комиссией ЦРБ было применено 1878 профилактических мер.

Комиссия ЦРБ предлагает Вам, Анатолий Абрамович, детально рассмотреть состояние безопасности движения во всех хозяйствах. По каждому структурному подразделению железной дороги цели и задачи по обеспечению безопасности движения поездов выстраивать на основе принципов системы менеджмента безопасности движения и стратегии гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД». По результатам работы железной дороги в 1-ом полугодии 2013 г. и с учетом вскрытых комиссией ЦРБ недостатков разработать и реализовать дополнительные корректирующие меры, направленные на предотвращение и минимизацию возникновения рисков нарушений безопасности движения.

О принятых мерах и проделанной работе доложите вице-президенту ОАО «РЖД» Шайдуллину Ш.Н. в срок до 15 октября 2013 г.

Главные ревизоры Департамента
безопасности движения ОАО «РЖД»

А.В.Кузьмин

В.Ю.Карпов

А.П.Горчаков

« 23 » августа 2013 г.