

Люди труда

В юбилейный для градообразующего предприятия год «ММК» рассказывает о тех, чей труд стоит за каждой тонной магнитогорского металла.

Ревизор

Железнодорожное хозяйство ММК – это живой организм со своим биоритмом, законами и правилами, и для того, чтобы он функционировал без сбоев, необходима слаженная работа представителей самых разных профессий и специальностей.

Труд ревизоров по безопасности движения железнодорожного транспорта на первый взгляд незаметен, но их роль в системе ЖДТ переоценить сложно, ведь любое ревизорское решение направлено, главным образом, на создание безопасных условий работы для многотысячной армии железнодорожников.

– Зародилась ревизорская служба в непростое время: в конце 30-х годов на железнодорожном транспорте СССР сложилась тяжелейшая аварийная обстановка. Чтобы исправить положение, 17 мая 1937 года народный комиссар путей сообщения Лазарь Каганович подписал приказ «О ревизорах НКПС по безопасности движения», – обратился к истории главный ревизор управления логистики ПАО «ММК» Юрий Казаковцев. – В задачи ревизоров входило выявление нарушений и недочетов в работе всех служб, задействованных в железнодорожных перевозках, а также их анализ, устранение и профилактика. Аналогичная структура появилась и на Магнитогорском металлургическом комбинате. Вначале она входила в состав бюро по охране труда, затем была выделена в отдел, в настоящее время – входит в структуру управления логистики.

Контроль безопасности движения железнодорожного транспорта на ММК обеспечивает профессиональная команда, состоящая из четверых человек

Зона их ответственности – 850 километров железнодорожных путей, две с половиной тысячи стрелочных переводов и около 160 локомотивов, которые ежедневно выходят на линию. Справляться с поставленными задачами помогает богатый производственный опыт. Ревизор по безопасности движения обязан быть экспертом в самом широком смысле слова: хорошо знать нормативно-правовые документы, технологию проведения ремонтных работ, железнодорожную инфраструктуру, устройство локомотивов, вагонов и железнодорожного пути. Без серьезной практики стать хорошим ревизором невозможно, считает Юрий Казаковцев, и подкрепляет свои слова фактами из трудовой биографии: составитель поездов в цехе эксплуатации, помощник машиниста тепловоза, диспетчер маневровый, заместитель начальника железнодорожного района, исполняющий обязанности заместителя начальника цеха по технической работе, с 2019 года – главный ревизор по безопасности движения управления логистики.

– В наш функционал входит расследование транспортных инцидентов и происшествий, – продолжает рассказ Юрий Алексеевич. – Причины могут быть самые разные: изношенность железнодорожных путей, неисправность техники, нарушение работниками, участвующими в перевозочном процессе, требований инструк-



© Андрей Серебряков

Все работы хороши

На ММК трудятся представители более трёхсот профессий



звоняет в автоматическом режиме вести учёт статистических данных, проводить анализ выявляемых несоответствий, причин транспортных происшествий и инцидентов. Ещё один плюс автоматизации – взаимодействие со структурными подразделениями, которые в режиме реального времени видят несоответствия, которые мы выявляем, и контролируют сроки их устранения. В перспективе планируем создать мобильную версию. Раньше все эти данные хранились на бумажных носителях, но сейчас стараемся от этого уходить – век цифровизации диктует свои правила.

Ревизоров, включая руководителя, кабинетными работниками назвать сложно. Большую часть времени они находятся непосредственно в железнодорожных районах. Проводят обходы совместно с представителями структурных подразделений, выявляют несоответствия, составляют предписания, контролируют их выполнение. Но задача ревизорского аппарата – не только контроль. Это, прежде всего, анализ и выработка рекомендаций по улучшению железнодорожных процессов.

– Поначалу встречают нас насторожённо, – отмечает ведущий специалист по безопасности движения Юрий Соколов. – Когда начинаем общаться, разъяснять, люди понимают, что мы заняты одним с ними делом и нацелены на общий результат – безопасность железнодорожного движения и всех, кто в нём задействован, настроённо уходит и начинается конструктивный диалог.

Ревизор не просто контролёр, в первую очередь – он помощник и наставник

Юрий Соколов в системе железнодорожного транспорта ММК с 1989 года. Работал помощником машиниста электровоза на первом мартене, через девять лет перешёл на поездную машину – вывозил готовую продукцию с промплощадки на станцию Магнитогорск-Грузовой, замещал начальника смены, машинистов-инструкторов, ревизора по безопасности движения, а в 2009 перешёл в ревизорскую группу управления логистики. В настоящее время занимает должность ведущего специалиста управления логистики.

– Мои обязанности входят контроль перевозки опасных грузов по территории комбината, взаимодействие с подрядными организациями, выполняющими строительные и ремонтные работы на железнодорожных путях и вблизи них, а также контроль за состоянием охраны труда, промышленной и пожарной безопасностью в управ-

лении логистики, – рассказывает Юрий Николаевич. – Работа тяжёлая и ответственная, требующая знаний в самых разных областях. Что касается человеческих качеств, то для хорошего ревизора самыми важными являются принципиальность и честность, умение не поступиться своими принципами – от этого порой зависят жизнь и здоровье людей.

Ревизоры Илья Баушев и Иван Кедо не один год отработали в цехе эксплуатации. Иван Кедо начинал с должности слесаря-сантехника седьмого железнодорожного района. Два года трудился составителем поездов, четырнадцать лет – маневровым диспетчером.

– Опыт «с поля» – бесценен, – считает Иван Геннадьевич. – Когда ты знаешь людей, их функционал, понимаешь, что происходит на линии, станции, в технологии, работать значительно проще. Отвечаю за локомотивное хозяйство, контролирую состояние техники, рабочих мест, документации. За годы работы изучил всю промплощадку, начиная от Агаповки и заканчивая станцией Новой в северном блоке цехов.

Илья Баушев пришёл на ММК в 2000 году составителем поездов. Со временем освоил профессии помощника машиниста электровоза и маневрового диспетчера. Несколько лет работал заместителем начальника шестого железнодорожного района, в 2009 назначен ревизором по безопасности движения.

– Наша профессия предполагает постоянное развитие, – рассказывает Илья Иванович. – Выходят новые правила, требования, нормативные документы – всё это необходимо изучать и применять на практике. Работаем на всей промплощадке комбината, где есть железнодорожные пути, – а это 39 станций цеха эксплуатации и цеха железнодорожного транспорта. Проверяем работу диспетчеров, помощников машиниста электровозов и тепловозов, составителей поездов, приёмосдатчиков груза и багажа, операторов поста централизации в области безопасности движения и охраны труда.

Непосредственно на станциях ревизоры проверяют крепление подвижного состава, наличие железнодорожных габаритов, работу сигнализации – световой, маневровой, поездной, двусторонней парковой связи и наличие на железнодорожных путях посторонних предметов. Слушают по радиосвязи, как работники выполняют регламент переговоров. Нарушения фиксируют и оформляют в виде предписаний, мониторингов, целевых проверок и технических ревизий.

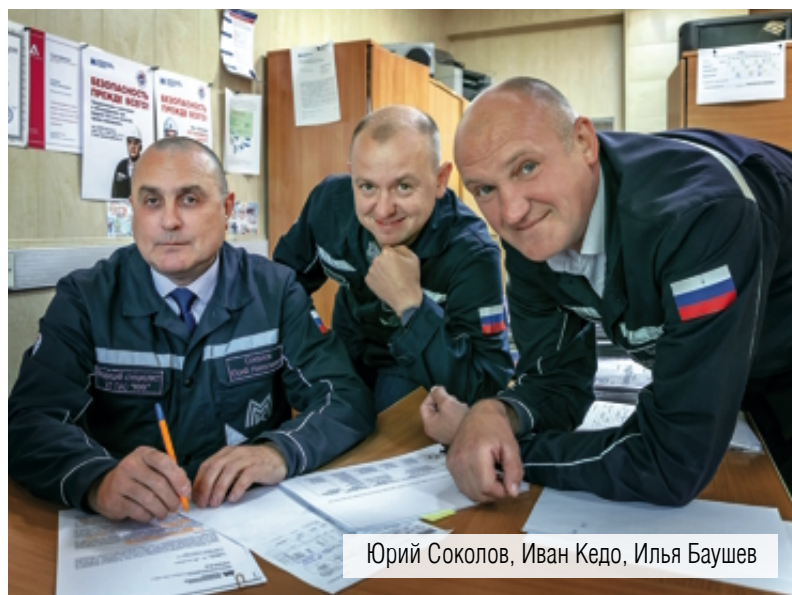
– Если станция большая, то за день находишься так, что вечером ног не чувствуешь, – отмечает Иван Кедо. – Иногда за смену побываешь и в районе Малого Куйбаса, и на станции Рудной, и на скрапной площадке ККЦ. Так что рутинная – это точно не про ревизоров.

– У нас очень хороший коллектив – сплочённый, профессиональный, – подчёркивает Илья Баушев. – А работа, несмотря на многочисленные регламентирующие документы, творческая, интересная.

Безопасность движения – очень тонкая сфера. Огромная ответственность не позволяет ревизорам расслабляться, ведь какими бы совершенными ни были подвижной состав, устройства и технологии, решающую роль в обеспечении безопасности движения поездов играет человек, его ответственное отношение к делу.



Юрий Казаковцев



Юрий Соколов, Иван Кедо, Илья Баушев

ций. Мы работаем в одном ритме с комбинатом – 24/7. Для этого разработана система дежурств, и в случае возникновения каких-либо происшествий ревизор оперативно выезжает на место и проводит расследование.

Большое внимание ревизорский аппарат уделяет вопросам профилактики. Для этого ежемесячно проводят техническую ревизию одного из тринадцати железнодорожных районов управления логистики. Ревизоры проверяют работу локомотивного хозяйства, цеха эксплуатации, диспетчерского персонала, помощников машинистов, составителей, состояние верхнего

строения пути, СЦБ. Со стороны может показаться, что ревизоры только запрещают и наказывают. На самом деле, указывая на недостатки, они работают на опережение, предупреждая возможные риски, которые могут привести к трагедии.

– Главный результат нашей работы – уменьшение количества транспортных инцидентов и происшествий. За последние годы число таких случаев снизилось на пятнадцать процентов, – констатирует Юрий Алексеевич. – Не так давно совместно с «ММК-Информсервис» разработали специальную программу, которая по-