

# ЛокоТех

стр. 4  
Трёхмерное мышление

стр. 5  
Пять неисправностей «тапок»

стр. 7  
Век живи – век учись

КОРПОРАТИВНАЯ  
ГАЗЕТА

16+

№2 | 2019

ВСЕ  
НА ПОВЫШЕНИЕ  
ККЭ!

СТР. 3



## РЕЗУЛЬТАТ



## БАЛТИЙСКОЕ ПОПОЛНЕНИЕ

**На ст. Лужской открылся новый пункт технического обслуживания локомотивов.**

ПТОЛ вошел в состав эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Октябрьской дирекции тяги. Обслуживание парка тяги будет выполнять сервисное локомотивное депо Санкт-Петербург Сортировочный-Витебский Северного полигона ГК «ЛокоТех».

На новом ПТОЛ планируется проводить техническое обслуживание маневровых тепловозов приписки ОАО «РЖД», работающих на ст. Лужской, а также поездных локомотивов, прибывающих с поездами в порт Усть-Луга. Объект построен с учетом длины трехсекционных локомотивов ЗЭС4К «Дончак», эксплуатирующихся

на участке Бабаево – Лужская. Кроме того, он может обслуживать машины серий ВЛ10, ВЛ15 и грузовые тепловозы. Техническое обслуживание здесь также смогут проходить и электровозы ЗЭС6 «Синара» и ЗЭС10 «Гранит». Расчетная мощность ПТОЛ составляет 42 единицы в сутки, в том числе 26 электровозов и 16 тепловозов.

## МЕНЯЕМ СТАРЫЕ НА НОВЫЕ

**На Дальневосточной железной дороге 24 новых тепловоза серии ТЭМ18ДМ заменят локомотивы с истекшим сроком службы. Поставки начнутся в апреле.**



Сейчас в эксплуатационных локомотивных депо магистрали 27 локомотивов с истекшим и истекающим сроком службы. Проведение им плановых ремонтов в объеме ТР-2 и ТР-3 экономически нецелесообразно. Об этом сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Олег Валинский на совещании по выполнению обязательств коллективных договоров.

Инвентарный парк Дальневосточной дирекции тяги – 1304 единицы. Из них 40 эксплуатируются с перепробегом от текущих ремонтов ТР-2 и ТР-3. В марте в сервисном локомотивном депо Тынды-Северная ремонт в объеме ТР-600 будут проходить четыре локомотива серии 2ТЭ25А. Для этого решается вопрос обеспечения депо ремонтными комплектами

оборудования. Еще 14 локомотивов этой серии пройдут такой же ремонт в цехах Брянского машиностроительного завода. Четыре машины отправятся на Уссурийский ЛРЗ. Это поможет окончательно уйти от перепробегов в грузовом движении.

В 2018 году парк Дальневосточной магистрали пополнился 26 новыми локомотивами. В 2019-м ожидается поставка 42 единиц.

## «ЕРМАКИ» В ФАВОРЕ

**ОАО «РЖД» обновляет парк на подходах к портам Северо-Запада локомотивами ЗЭС5К производства Новочеркасского электровозостроительного завода (входит в Трансмашхолдинг).**

Более 100 новых грузовых электровозов «Ермак» будут задействованы в грузовом движении в Вологодском регионе Северной железной дороги. Для обслуживания машины будут приписаны к локомотивному депо Октябрьской и Горьковской железных дорог.

Благодаря удлинненному межремонтному пробегу «Ермаки» позволяют водить поезда без смены локомотива на большие расстояния. Они уже курсируют на полигоне Мурманск – Вологда протяженностью более 1,1 тыс. км, в ближайшее время этот маршрут будет продлен до Данилова. В перспективе новые электровозы начнут водить грузовые



составы на полигоне Балезино – Бабаево. Новая техника позволит обеспечить тяговыми ресурсами растущие объемы грузоперевозок на подходах к портам Северо-Запада России.

## ДИВИЗИОНЫ ШАГАЮТ ПО СТРАНЕ

**ГК «ЛокоТех» создала два филиала: «ЛокоТех – Электромашинный дивизион» и «ЛокоТех – Дизельный дивизион». Новые структуры сформированы на базе АО «Желдорреммаш».**

Филиал «ЛокоТех – ЭМД» будет иметь семь обособленных подразделений: в Астрахани, Ростове-на-Дону, Оренбурге, Улан-Удэ, Уссурийске, Челябинске, Ярославле. Подразделения «ЛокоТех – ДД» формируются в Астрахани, Оренбурге и Уссурийске. Цель образования новых филиалов – продолжение процесса наделяния дивизионов реальными активами, создание единых центров компетенций по ремонту электрических и дизельных двигателей для управле-

ния надежностью и затратами по этим узлам на всем жизненном цикле локомотива.

Сотрудники соответствующих цехов локомотиворемонтных заводов будут переведены в новые филиалы с полным соблюдением Трудового кодекса РФ. При этом работодателем останется «Желдорреммаш», а работники сохранят все существующие условия и систему оплаты труда, а также дополнительные льготы, предусмотренные Коллективным договором организации.



## ГЛАВНОЕ

# ВСЕ НА ПОВЫШЕНИЕ КГЭ!

**По итогам 2018 года коэффициент готовности локомотивов к эксплуатации (КГЭ) составил 0,895. В текущем году сервисным и ремонтным предприятиям предстоит выйти на уровень 0,918, а в 2021-м – на 0,95. Такую задачу перед ГК «ЛокоТех» поставил основной заказчик в лице ОАО «РЖД». Соответствующие условия прописаны в заключенном в 2017 году совместном меморандуме.**

До сих пор ключевая задача предприятий сводилась к качественному выполнению программы ремонта, а КГЭ являлся не более чем цифровым значением, получаемым путем расчета времени. Теперь же он не только ставится во главу производственного процесса, но и становится показателем, которым можно и нужно управлять.

Буквально КГЭ означает соотношение времени нахождения локомотивов в эксплуатации и ремонте. Получается, что для повышения показателя локомотив должен максимум времени работать и минимум стоять в цехах. Оптимизировать время простоя можно, с одной стороны, снижением продолжительности сервиса и ремонта, с другой – минимизацией количества отказов. По каждому из этих направлений в ГК «ЛокоТех» развернут целый комплекс мероприятий.

## УЛУЧШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ В ДЕПО

С этой целью на каждом полигоне при дорожных управлениях создана служба, представляющая интересы заказчика, – дирекция по эксплуатации. На плечи ее специалистов ляжет отработка с РЖД различных вопросов взаимодействия, причем как

оперативных (места постановки машин в ремонт, передислокация локомотивов в случае возникновения событий или передача составов по стыкам), так и стратегических (согласование программы ремонта, баланса парка, мониторинг эксплуатации локомотивов).

Кроме того, обсуждается идея, чтобы сотрудники дирекции стали в депо своего рода менеджерами по заказам. Их задача будет сводиться к тому, чтобы принять у РЖД локомотив, организовать процесс его обслуживания так, чтобы он в срок и в полном объеме прошел через сервисные и ремонтные процедуры в СЛД и, главное, вышел с определенными параметрами надежности. Сейчас эти функции распределены между держателями различных бизнес-процессов. Нередко это люди из разных структурных подразделений, из-за чего нет единого центра ответственности. Единая вертикаль дирекций по эксплуатации уже выстроена от Москвы до каждого депо.

Другим важным шагом повышения эффективности управления депо стало изменение системы мотивации руководящего состава. Показатель КГЭ теперь один из составляющих KPI для руководителей на местах –



от начальников депо до инженерно-технического состава на каждом из полигонов.

## КОМПЛЕКТАЦИЯ ШТАТА И ПОВЫШЕНИЕ КОМПЕТЕНЦИИ ПЕРСОНАЛА

Курс на повышение КГЭ заставил руководство компании иначе подойти к укомплектованию штата сервисных предприятий. Численный состав работников СЛД прежде не позволял ускорить прохождение локомотива через депо, а где-то взять на обслуживание дополнительный объем парка, что все чаще необходимо в связи с увеличением грузовой работы на ряде участков дорог. Именно поэтому было принято решение об организации в некоторых цехах круглосуточной работы. С этой целью с начала 2019 года компания приняла свыше 650 работников и направила на их обучение более 400 млн руб.

## ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Исходя из прогноза по достижению КГЭ на предприятиях Группы компаний выстраивается и инвестиционная программа. Теперь на каждую площадку руководство смотрит с точки зрения того, что нужно сделать для той или иной серии локомотивов, чтобы КГЭ из фактического достиг целевого, какое оборудование необходимо конкретному участку. На развитие производ-

ственных мощностей в 2019 году планируется направить 3,2 млрд руб., из них 2,9 млрд руб. пойдет на техническое перевооружение заводов «Желдорремаш», 340 млн руб. – сервисных локомотивных депо. В частности, в СЛД Канск-Иланский на одном из пути будет построена смотровая канава, а в СЛД Иркутское установлен дополнительный скатоподъемник, чтобы исключить скопление локомотивов при выкатке/подкатке ремонтного и диагностического оборудования.

## ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА РАБОТ

В этом направлении речь в первую очередь идет о целом комплексе мер по повышению надежности каждой серии локомотивов. Поиском технологических решений для устранения отказов и внеплановых ремонтов и, как следствие, увеличения КГЭ занимается Инжиниринговый центр компании во взаимодействии с производственным блоком. Но не только. Ряд решений призван перестроить саму технологию и даже культуру проведения работ.

В их числе, например, унификация техпроцессов как с точки зрения организации выполнения, так и в отношении подходов к обслуживанию каждого конкретного типа локомотивов. Также предусмотрен переход на обеспечение депо заводскими

ремкомплектами. Реализовать такой принцип позволяет полигонная система работы предприятий. СЛД получают значительное сокращение времени ремонта: необходимо лишь снять оборудование с локомотива и установить готовый комплект с завода – вот и заводское качество запчастей и комплектовующих.

«Мы ищем и пробуем различные способы сокращения временных потерь при проведении ремонта, – рассказывает управляющий директор ГК «ЛокоТех» Сергей Лянгасов. – И сегодня, когда формируется оперативный график постановки локомотивов в ремонт, депо уже начинает готовить все, что ему необходимо для проведения работ. Формирование ремкомплектов – один из путей. Другой – предиктивный анализ состояния машины, который мы получаем с бортовых систем. Кроме того, мы серьезно занимаемся расшировкой узких мест для внутрицеховых перемещений локомотивов».

Большую роль в этой работе играет автоматическая система управления «Сетевой график», позволяющая проследить прохождение локомотива внутри депо, проанализировать любые возникающие причины потерь времени и принять для их устранения управленческие решения. Повышению эффективности работы депо служат и реализуемые на предприятиях проекты «Пит-стоп» и «Цифровое депо».



**СЕРГЕЙ ЛЯНГАСОВ,**  
управляющий директор  
ГК «ЛокоТех»:

В Долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2022 года заложен ряд целевых параметров, на которые так или иначе влияют результаты нашей работы. КГЭ в них становится не просто отдельным показателем надежности конкретной серии локомотива, ему отводится главная роль в достижении множества поставленных холдингом задач. Чтобы выйти на заданный уровень, мы должны не замыкаться внутри СЛД, а расширять свой функционал: не участвуя в процессе планирования заданий по эксплуатируемому и неэксплуатируемому парку, не привязывая к нему свои программы ремонта, мы не сможем оптимально повысить его эффективность. Поэтому если раньше мы были исключительно исполнителями, то теперь анализируем объемы грузоперевозок, организовали постоянный мониторинг графиков движения поездов, изучаем эксплуатационные параметры конкретного участка или дороги, вникаем в их проблематику и принимаем оперативные решения исходя из конкретных ситуаций. Это не подмена заказчика и не попытки найти у него какие-то ошибки – это задача взглянуть на процесс глазами владельца парка и улучшить свою работу.

# ТРЕХМЕРНОЕ МЫШЛЕНИЕ

**Аддитивные технологии – одно из сложнейших и высокотехнологичных направлений цифрового производства. При этом в трехмерной печати есть что-то от волшебства: 3D-принтер прямо на ваших глазах «выращивает» дубликат необходимого изделия – от маленькой детали до настоящего жилого дома.**

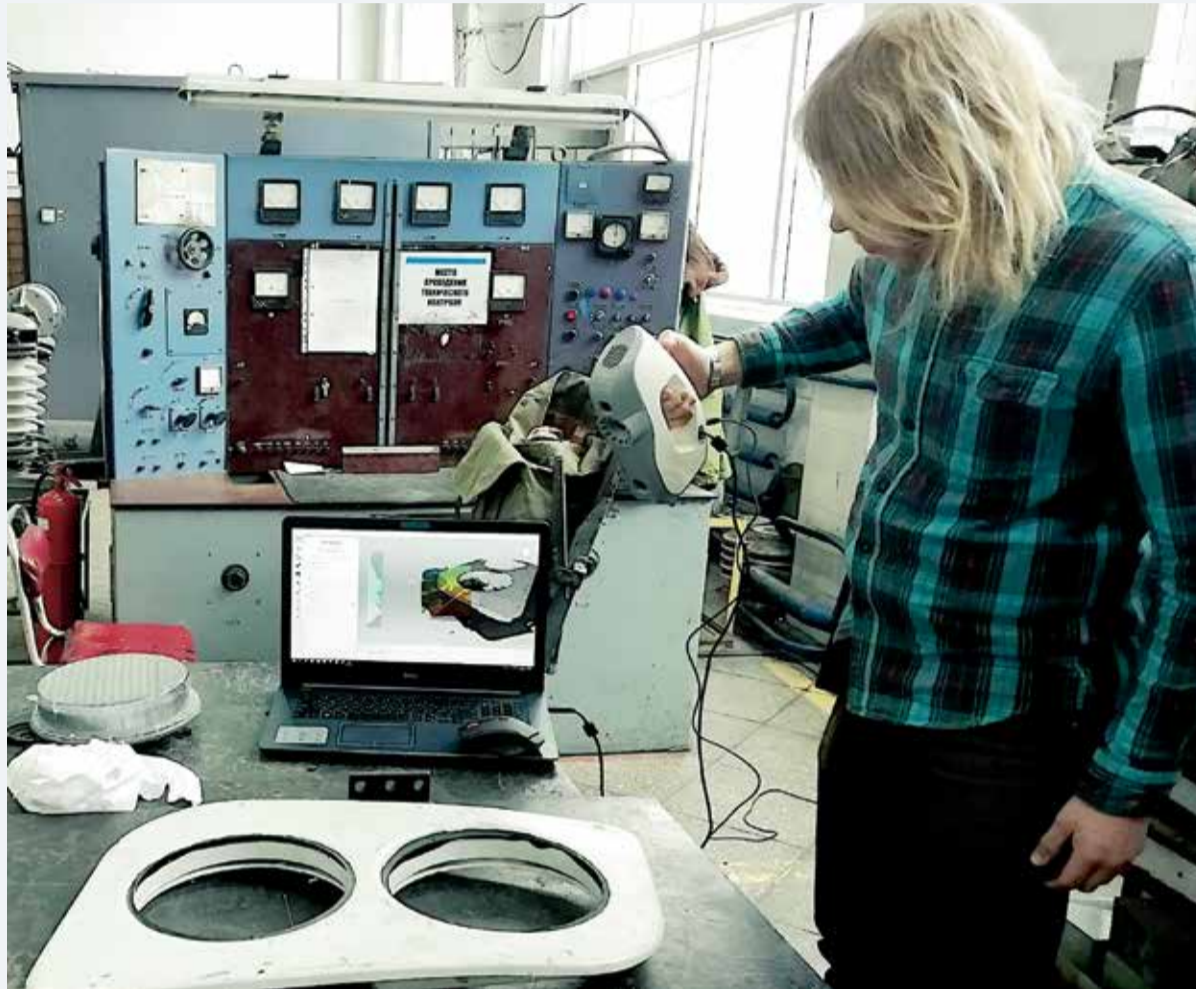
## ФОКУС НА 3D

В сентябре 2018 года в периметре ГК «2050.digital», которая занимается цифровизацией предприятий отечественного машиностроения и сервисных локомотивных депо, создана компания «2050.Аддитивные технологии» («2050.AT»). Сейчас она специализируется на трехмерной печати из всевозможных видов пластика запчастей, мелкосерийных изделий и деталей, в том числе уже снятых с производства, но по-прежнему необходимых в техническом обслуживании и ремонте локомотивов. Это так называемые неотъемлемые детали тягового подвижного состава, которые не влияют на безопасность движения, но при их отсутствии локомотив считается непригодным к эксплуатации. К ним относятся элементы интерьера кабины машиниста, всевозможные кнопки, ручки, держатели, втулки, крепления и прочее.

– Мы начали с аддитивного производства мелкосерийных и редких деталей, небольших по размерам и с простой геометрией. Далее планируем освоить технологию 3D-печати габаритных пластиковых изделий, а еще через какое-то время – сложных металлических. Наши специалисты намерены участвовать в создании интерьеров кабин перспективных локомотивов и их внешнего дизайна: например, смогут в кратчайшие сроки напечатать прототипы необходимых элементов, равно как и сами готовые изделия, – рассказывает генеральный директор ГК «2050.digital» Игорь Бевзюк.

## ПОЛНОСТЬЮ РОССИЙСКАЯ

В настоящее время «2050.AT» разрабатывает первую отечественную цифровую платформу аддитивного производства с собственным каталогом 3D-моделей. По словам генерального директора компании Дмитрия Кириянова, учитывая географию предприятий Трансмашхолдинга и ГК «ЛокоТех» как основных заказчиков, большую роль в успешном функционировании цифровой платформы сыграет уровень ее логистического развития. В первую очередь это связано с реализацией возможностей удаленной трехмерной печати: подключением к платформе сторонних 3D-принтеров, станков с ЧПУ, в том числе от внешних пользователей. При этом «2050.AT» как непосредственный держатель уникальной цифровой платформы станет аттестовывать конечных производителей, а также материа-



*Номенклатура содержит несколько сотен деталей, которые уже оцифрованы в 3D-модели. Ведется работа с заводами и депо для включения успешных образцов в создаваемую цифровую библиотеку*

лы и технологии 3D-печати, с помощью которых будут создаваться нужные запчасти.

Заказчики смогут беспрепятственно загружать свои 3D-модели изделий на платформу и в открытом доступе видеть достоверную информацию об исполнителях – компаниях, у которых есть собственное 3D-оборудование. Цифровая платформа – это полностью российский продукт. В ней будут предусмотрены даже соответствующие протоколы кибербезопасности, а также использованы серверы, расположенные на территории России во избежание возможных санкционных ограничений.

## МОБИЛЬНЫЕ ГРУППЫ 3D-РЕАГИРОВАНИЯ

– В конце марта на сайте планируем начать принимать заказы, – говорит Дмитрий Кириянов. – Со временем разместим каталог 3D-моделей, печать которых даже из самых качественных материалов будет дешевле, чем из обычных пластиков АБС. Если необходимой детали не окажется в каталоге, заказчику достаточ-

но будет просто прислать свою 3D-модель.

Ограничений к минимальной партии не предусмотрено, заказать можно даже одну деталь. Это позволяет предприятию работать с заводами и депо по схеме just-in-time (то есть точно в срок), тем самым избегать дефицита деталей и значительно снижать

время нахождения тягового подвижного состава в ремонте. Для этого в компании созданы мобильные группы, которые оперативно готовы выехать на завод или в депо для выполнения 3D-сканирования сложной детали (данная услуга доступна пока только в радиусе 1,5 тыс. км от Москвы).



Корпус насоса, напечатанный «2050.AT» из нержавеющей стали марки 316L

– Ежедневно наши мобильные группы за одну поездку охватывают по 3–4 депо, – отмечает Дмитрий Кириянов. – Специалисты компании показывают депоначам, какие конкретно изделия могут напечатать, демонстрируют готовые образцы. У нас уже сформировалась очередь из заказов на мелкосерийные детали, которые нужно отсканировать, в том числе с использованием мобильных сканеров.

Сейчас номенклатура «2050.AT» содержит несколько сотен деталей, которые уже оцифрованы в 3D-модели. Для них подбираются или уже готовы оптимальные способы производства с помощью аддитивных технологий, ведется работа с заводами и депо для последующего включения успешных образцов в создаваемую цифровую библиотеку. Не так давно сотрудники компании передали в депо Ожерелье-Сортировочное в Кашире изделия, изготовленные аддитивным способом.

## БЫСТРЕЕ И ДЕШЕВЛЕ

– В конце прошлого и начале нынешнего года мы также отобрали несколько деталей для локомотивов 4ЭС5К «Ермак» в депо Братское, – рассказывает Дмитрий Кириянов, – напечатали эти детали и уже передали депоначам для опытного тестирования на локомотивах в рамках проекта «Цифровое депо». Затем по просьбе руководства Тверского вагоностроительного завода мы напечатали свою первую металлическую деталь. Для нас это бесценный опыт и движение вперед в развитии производственной базы и компетенций в 3D-печати.

Специалисты компании отмечают, что в депо и на заводах отношение к трехмерной печати постепенно, но все-таки меняется в лучшую сторону. Если раньше замену вышедшей из строя детали ждали долго и терпеливо, то сейчас все стремятся не допускать простоев производства и подвижного состава, чтобы не нести убытков. Даже крупные корпорации с многомиллионными оборотами борются за каждую копейку. При таком подходе аддитивные технологии будут все активнее интегрироваться в производственный процесс. По сути, речь идет о воспитании у персонала технической 3D-культуры. При этом генеральный директор «2050.AT» убежден, что люди на предприятиях уже сами начинают думать по-другому: например, а почему бы вот эту деталь не взять, да и не напечатать? Ведь это будет и быстрее, и дешевле.

КАЧЕСТВО

# ПЯТЬ НЕИСПРАВНОСТЕЙ «ТАПОК»

**«Семидесятка», «тэпка» и, пожалуй, самое популярное – «тапок»: тепловозы серии ТЭП70 в профессиональном сообществе называют по-разному. Как в эксплуатации, так и в сервисе они заслужили репутацию одних из самых проблемных. Инженеры ГК «ЛокоТех» выделили самые частые неисправности этих тепловозов, проанализировали основные причины их возникновения и выработали возможные пути решения проблем.**

ТЭП70 на железнодорожных магистралях страны – один из самых массовых, это единственный пассажирский тепловоз в эксплуатации парке ОАО «РЖД». Именно поэтому перевозчик уделяет особое внимание обеспечению его надежности.

Проведенная за последние годы работа дала конкретные результаты. С 2015-го количество событий снижено на 44%, отказов I и II категории – на 24%, внеплановых ремонтов – на 22%. Однако достигнутые значения все же не соответствуют техническим условиям на тепловозы. Поэтому задача повышения надежности машин остается актуальной. Совместные усилия инженеров ГК «ЛокоТех» и конструкторов АО «Коломенский завод» направлены на предупреждение основных неисправностей тепловозов. Наиболее критичных, способных повлечь полную остановку ТЭП70, – пять.

## СОСТАВЛЯЮЩИЕ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРНОЙ УСТАНОВКИ

Особенно проблемные из них те, что находятся в так называемой 69-й группе (группа распределения привода основных элементов питания дизеля: топливной, масляной и водяной систем). Здесь чаще всего выходят из строя подшипники. Не дожидаясь этого момента, их теперь меняют при выполнении

подъемочных видов ремонта. Вместо отечественных запчастей устанавливают германские FAG и румынские URB, уже доказавшие свою надежность.

## ЦИЛИНДРОВЫЕ КОМПЛЕКТЫ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРНОЙ УСТАНОВКИ

Здесь может возникнуть целый ряд неисправностей. Например, в результате нарушения правил эксплуатации нередко случается перегрев двигателя локомотива, а это влечет за собой сокращение срока службы резинотехнических изделий цилиндрического комплекта (РТИ) – прокладок. Они теряют эластичность и герметичность, что провоцирует течь воды. Чтобы минимизировать отказы такого рода и увеличить срок службы цилиндрических комплектов, сервисные компании меняют РТИ на цикловых видах ремонта.

Не менее частая причина возникновения неисправности цилиндрических комплектов – установка восстановленных крышек цилиндров. Раньше конструкторской документацией допускалось использование отремонтированных комплектующих. Однако статистика показала, что именно повторная эксплуатация этих деталей нередко становилась причиной отказов вследствие возникновения трещин или даже разломов.

Восстановленные крышки сегодня обязательно меняются на новые. «Из-за большого количества неисправностей, возникающих в цилиндрических комплектах, мы выступили с инициативой их полной и заблаговременной замены, – рассказывает директор департамента технической надежности тягового подвижного состава на протяжении жизненного цикла ГК «ЛокоТех» Игорь Куренков. – Наше предложение даже внесено в новое руководство по среднему и капитальному ремонту. Сейчас оно проходит согласование в различных ведомствах».

## ТУРБОКОМПРЕССОРЫ

Наиболее частая неисправность – разрушение лопаток. Зачастую оно провоцируется появлением усталостной трещины в местах максимального растягивающего и изгибающего напряжения. Не так давно Коломенский завод известил о необходимости замены стандартных лопаток турбины на усиленные литые чешского производства.

## ЭЛЕКТРОННАЯ АППАРАТУРА

К остановке машины нередко приводит выход из строя регулятора числа оборотов (РЧО). Причина – некачественная заводская настройка автоматики, которая управляет подачей топлива. Регу-

лятор не может выйти на позиции, заданные контроллером машиниста, тяга локомотива теряется, прекращается подача топлива в цилиндры, локомотив глохнет. Коломенский завод предложил изменить поверхность зацепа пружины поворотного электромагнита РЧО.

Другое слабое место в работе регулятора числа оборотов – потеря соединения в штепсельном разъеме. Одной из причин потери сигнала от блока управления к РЧО является повышенный уровень вибрации. Производитель предложил внести изменение в конструкцию устройства: установить дополнительную скобу для фиксации соединения. Эти корректировки осуществляются при проведении плановых видов ремонта машин.

Большая доля отказов локомотивов происходит по причине преждевременной потери эксплуатационных свойств сальника привода РЧО, что влечет постепенное, вплоть до критического, снижение уровня масла в терморегуляторе. Происходит это из-за низкого качества комплектующих. Теперь их замена, независимо от состояния, по решению сервисных компаний производится на всех депо-ремонтах.

Возникновение целого ряда проблем при эксплуатации ло-

комотива обусловлено выходом из строя дисплейных модулей микропроцессорной системы управления. Это происходит вследствие отказа аккумулятора аккумуляторной батареи, которой оборудован каждый блок питания дисплея. Такая неисправность закономерно влечет полную остановку тепловоза. По решению сервисных компаний замена этих батарей теперь производится на каждом плановом ремонте, независимо от состояния аккумулятора.

## ТЯГОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Их выход из строя встречается на локомотивах последних лет постройки, оборудованных двигателями модели ДТК417Р. Неисправность возникает по двум основным причинам. В первую очередь из-за разрушения вентиляционных сеток. Сплав, из которого изготовлены эти изделия, не выдерживает возникающего уровня вибрации при эксплуатации машин. Отсутствие защиты приводит к попаданию в двигатель посторонних предметов и тем самым провоцирует остановку. Вторая причина связана с пробоем полюсов, происходящим из-за повреждения изоляции и попадания влаги в обмотки. Решением этих проблем заводу-изготовителю пока только предстоит заняться.

## СПРАВКА

ТЭП70 создан конструкторами Коломенского завода в 1970-х, когда железные дороги СССР последовательно наращивали вес и скорость пассажирских поездов. Новый локомотив был оснащен дизелем мощностью 4000 л. с. и имел конструкционную скорость 160 км/ч.

В 2006 году Коломенский завод запустил в производство модернизированную серию тепловоза – ТЭП70БС, названную в честь Героя Социалистического Труда Бори-

са Саламбекова. Новый локомотив имел более технологичный кузов, микропроцессорную систему управления и диагностики, а также систему электроотопления.

Позже сам ТЭП70БС послужил основой для создания усовершенствованной машины ТЭП70У, отличавшейся от предшественника более мощным дизель-генератором, и грузового двухсекционного тепловоза 2ТЭ70.

Всего Коломенским заводом построено около 1 тыс. машин этой серии.



ФОТОРЕПОРТАЖ

# КОМПАНИЯ – ЛЮДЯМ

2018-й в ГК «ЛокоТех» был объявлен Годом персонала. За это время реализован ряд важных проектов, направленных на улучшение и развитие различных сфер работы и жизни сотрудников. Настало время подвести предварительные итоги.



В прямой линии с генеральным директором и руководством ГК «ЛокоТех» приняли участие около 10 тыс. работников.



В Иркутске прошел конкурс «Лучший по профессии» среди работников ООО «ЛокоТех-Сервис». Лучшим ремонтником признан Алексей Потапов из СЛД Братское.

На базе Уссурийского ЛРЗ создан Корпоративный университет ГК «ЛокоТех».



ГК «ЛокоТех» вслед за основным заказчиком в лице ОАО «РЖД» перешла на полигонный принцип управления, который открыл новые перспективы для развития и повышения производственных показателей.



Завершился первый этап автоматизации процессов производства и внедрения кадровых расчетов и учета персонала на базе 1С.



Среди команд филиала «Московский» ООО «ЛокоТех-Сервис» прошел конкурс веселых и находчивых.



На IV Всероссийский проект в области социальной ответственности «Герои нашего времени» было подано почти 200 заявок, что вдвое больше, чем годом ранее. В народном голосовании приняли участие свыше 30 тыс. человек.



Год персонала завершился слетом молодежи в Ярославле, приуроченным к торжественному вскрытию «капсулы времени» – послания 1968 года.



На Ростовском-на-Дону ЭРЗ прошел конкурс «Лучший по профессии» среди работников АО «Желдорремаш». Жюри впервые определило победителя в общекомандном зачете. Им стал Ярославский ЭРЗ.

## ИНТЕРВЬЮ

## ВЕК ЖИВИ – ВЕК УЧИТЬСЯ

Истории реальных людей порой поучительнее, чем тысячи книг. Инженер по охране окружающей среды СЛД Смоленск Марина Полякова поделилась своим опытом управления временем, ситуацией и даже успехом в жизни. Наша героиня уверена, что целеустремленные люди добиваются гораздо большего.



## ПУТЬ К МЕЧТЕ

**Марина Александровна, чем вас привлекла железнодорожная специальность?**

Я с рождения живу рядом с железной дорогой, с детства вижу проходящие поезда, а когда человек с этим вырос, рельсы уже как родные. Даже мысли не возникало, что можно посвятить себя чему-то другому, от судьбы не уйдешь. Дедушка был обходчиком пассажирских составов, работал на центральном вокзале, бабушка наводила порядок в кабинетах служащих на железной дороге и частенько брала меня с собой. Я видела, как много документов в этих кабинетах, и понимала, какая серьезная это работа. Папа был фрезеровщиком в вагонном депо, мама заполняла маршрутные листы для локомотивных бригад – у нашей семьи в общей сложности больше 90 лет стажа на железной дороге. Мой личный опыт уже 16 лет, начинала с работы уборщицы, но всегда понимала, что хочу получить образование и идти вперед, развиваться.

**Образование в итоге получили без отрыва от производства. Какие плюсы и минусы у заочного обучения?**

Когда работаешь на предприятии и параллельно учишься, это предоставляет гораздо больше возможностей, можно «пощупать» своими руками все, с чем знакомишься в технической литературе. Интуитивно ты намного быстрее понимаешь, о чем

идет речь, обучение проходит более осмысленно, и это очень большой плюс. Совмещать работу и учебу не всегда просто, но все зависит от цели, которую ты перед собой ставишь. Если четко знаешь, что тебе нужно, все остальное уже неважно, идешь к своей мечте и трудностей не замечаешь.

**Коллеги рассказали, что вы не только защитили диплом на отлично, но и постарались одновременно усовершенствовать работу депо. Удалось ли применить на практике студенческий проект?**

На старших курсах я разрабатывала тему диагностики технического состояния колесно-моторных блоков тепловозов, хорошо знала весь процесс, и это очень помогало в работе над дипломом. На основе своего проекта я даже предлагала создать учебное пособие для локомотивных депо, потом, кстати, не раз находила в Интернете ин-

формацию о том, что мой диплом использовали в практической работе.

## ДОГОВАРИВАЕМСЯ ПО-ХОРОШЕМУ

**Каких навыков требует деятельность по охране окружающей среды?**

На плечи эколога возложена очень большая ответственность. Как правило, именно он лучше всего знает экологическую ситуацию на предприятии, разбирается во всех тонкостях. Природоохранная обстановка на производстве, судьба экологических проектов прежде всего зависит от самого эколога, от его отношения к своему делу. Тщательно следить за ситуацией, контролировать настолько значимую работу в нашем депо для меня большая честь.

**Когда-то вам поручали техническую учебу в депо и общение с рационализаторами. Чем запомнился этот этап?**

Моя работа заключалась в том, чтобы помочь рационализатору грамотно описать и оформить свое предложение. Часто талантливые люди просто не могут раскрыться, а когда ты им помогаешь, оказывается, что у опытных мастеров целый багаж идей. Просто к каждому нужно найти свой подход.

**Экологов, как и рационализаторов, отличает активная жизненная позиция. А что бы вы сказали тем, кто не торопится проявлять инициативу, считает, что от него ничего не зависит?**

Думаю, что равнодушные люди в сплоченном коллективе долго не задерживаются: сложно оставаться человеком, от которого нет отдачи, когда большинство вокруг относится к работе совсем по-другому. В нашем депо, например, все – от слесаря до руководителя – друг за друга горой, все, как одна семья, переживают за общее дело и добиваются результата.

Люди, которым все равно, чужие для тех, кто искренне болеет за предприятие. Если кто-то еще сомневается, стоит ли ему «внедряться» в семью и переживать за наше дело, скажу, что результата мы сможем достичь только вместе. От всех членов коллектива по их возможностям и способностям – только так предприятие добивается глобальных успехов, результаты которых чувствует на себе каждый.

**Какие экологические правила чаще всего нарушают сами сотрудники и как с этим бороться?**

Больше всего нарушений связано с отходами на производстве, человек по привычке или по непониманию ситуации может просто не убрать за собой мусор. Предприятие у нас серьезное, экологическая обстановка может изменяться каждый день. По утрам я обхожу все участки и проверяю, все ли в порядке, нет ли пролива нефтепродуктов, правильно ли накапливаются отходы, не выбросил ли кто-то мусор в неположенное место.

Лично я всегда обращаюсь к сотрудникам персонально, составляю всю цепочку событий, нахожу, кто именно допустил нарушение, и разговариваю с каждым индивидуально. Мы беседуем очень спокойно, стараюсь воздействовать силой убеждения. Объясняю, что сделать два шага к урне совсем несложно, но после этого нам не придется тратить драгоценное рабочее время на обсуждение проблем с мусором, и этот прием всегда работает. По опыту знаю, что, если применять к человеку жесткие меры, он никогда не будет тебе помогать, лучше всего договариваться по-хорошему.

**СИЛА ПРИРОДЫ**  
**Работающим женщинам зачастую не хватает времени на домашние хлопоты. А у вас уже выработался свой рецепт, как все успевать?**

Нужно правильно расставить приоритеты, выбрать первоочередные задачи на работе и дома, а затем правильно все организовать. У меня это получается уже автоматически, всегда записываю, что мне нужно сделать. Когда следуешь четкому плану, все успеваешь. Действую по принципу «нужно все сделать один раз и правильно, чтобы потом не тратить времени на переделку».

**Как восстанавливаете силы?**

Честно говоря, энергии у меня хватает, а лучший отдых – это смена деятельности. Конечно, у женщины все свободное время уходит на семью, в выходные стараемся сходить в театр или в кино, летом – прогуляться по лесу. Любим все вместе выезжать с палатками за город, проводить время в хорошей компании на свежем воздухе. Для меня восстановление сил – это, как правило, общение с природой, а потом всю природную энергию направляю на защиту самой природы.

**Какие читаете книги?**

Недавно мне в руки попал сборник «Повесть сердца» современного классика Алексея Варламова. Несколько историй о жизни семьи, о взаимоотношениях между людьми. Сердечность, открытость, любовь, понятие чести и справедливости – мне кажется, в наше время людям очень этого не хватает.



**Всегда полезно поделиться опытом с теми, кто только начинает свой путь. Что посоветуете новому поколению?**

Советов молодым у меня много. Прежде всего никогда не останавливаться на достигнутом, совершенствоваться и стремиться к новым знаниям. Когда работаешь в коллективе, уметь слушать и слышать своих коллег, грамотно преподнести важную информацию и любое дело доводить до конца. Всегда стремиться изменить к лучшему каждый этап своей работы, ответственно относиться к делу и помнить, что это твой личный вклад в общий успех. Обязательно учиться своей профессии всю жизнь, постоянно повышать квалификацию. Но главное, четко поставить цель и двигаться к ней, несмотря ни на что. Конечно, ориентиры у всех разные, но целеустремленные люди добиваются в жизни гораздо большего.



*От всех членов коллектива по их возможностям и способностям – только так предприятие добивается глобальных успехов, результаты которых чувствует на себе каждый*

ПЕНСИЯ В ДЕТАЛЯХ

# В ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ – ЧЕРЕЗ ГОСУСЛУГИ

Вход в личный кабинет клиента НПФ «Благосостояние» упрощен для владельцев подтвержденной учетной записи на портале госуслуг.

Теперь на популярном российском портале gosuslugi.ru можно не только записаться к врачу и в детский сад, зарегистрировать автомобиль или оплатить штраф, но и оформить доступ к личному кабинету клиента НПФ «Благосостояние».

Личный кабинет – это персональный онлайн-сервис на сайте фонда, который содержит сведения о состоянии пенсионного счета клиента: объеме накопленных средств, поступлениях, на-

численной доходности. В личном кабинете можно также оформить заявку на получение справок и выписок, скачать образцы необходимых документов, рассчитать примерный размер будущей негосударственной пенсии и связаться в режиме онлайн со специалистами фонда. Сервис пользуется популярностью: в нем зарегистрировано 128 тыс. клиентов фонда.

«Раньше для получения доступа к личному кабинету требовалось посетить

филиал фонда или отдел кадров по месту работы. Теперь при наличии у клиента подтвержденной учетной записи на портале госуслуг идти никуда не придется: подключение произойдет автоматически, – отметил первый заместитель генерального директора НПФ «Благосостояние» Максим Элик. – В первые же дни после запуска регистрации через госуслуги этой возможностью воспользовались более 1200 человек. Для тех клиентов, кто не зарегистриро-

ван на портале госуслуг или не имеет подтвержденной учетной записи, доступ в личный кабинет по-прежнему оформляется в отделе кадров по месту работы или в филиале фонда.

Справочная служба НПФ «Благосостояние»:

8 800 775 15 20 (по России бесплатно), \*1520 (бесплатно для абонентов МТС, Билайн, МегаФон, Tele2, МОТИВ).

Лицензия №234/2 выдана ФССР 22.03.2005. АО «НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Реклама.

ИНВЕСТИЦИИ

## ИЗМЕНЕНИЯ К ЛУЧШЕМУ

**В ходе недавнего социологического опроса большая часть наших сотрудников отметила, что в компании уделяется большое внимание улучшению условий труда, реализуются масштабные инвестиционные программы, которые делают работу на предприятиях ГК «ЛокоТех» безопасной и комфортной. Изменения, которые произошли, – результат не только значительных финансовых вложений, но и усилий самих сотрудников по улучшению рабочего пространства. Вот только часть успешных примеров.**

**СЛД ИВАНОВО**

Выполнен ремонт комнаты для приема пищи, установлена мебель и необходимое оборудование.



Проведен ремонт учебного класса, кабинет оснащен компьютерами, интерактивной доской, учебными пособиями и натурными образцами узлов и деталей.



**СЛД БРЯНСК**

Организовано ремонтное стойло в цехе ТО-3, ТР-1 тепловозов электровозного корпуса.



**СЛД УНЕЧА**

В депо поставлено новое оборудование.



**СЛД УЗЛОВАЯ**

В дизель-агрегатном отделении установлен передвижной фильтро-вентиляционный агрегат с системой автоматической очистки, предназначен для очистки воздуха от загрязнений, различных видов дыма и пыли, образующихся в процессе сварочных работ, в процессах сухой металлообработки.



**СЛД БАРАБИНСК**

Деповчане по собственной инициативе сделали стойку для газет.





## РАЗВИТИЕ

# БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

Стремительное изменение рынка и ужесточение конкуренции заставляет современный бизнес моментально реагировать на малейшие колебания потребительского спроса. В таких условиях любая ошибка может обернуться потерей позиций. Чтобы соответствовать запросу времени, многие компании внедряют производственную систему, предполагающую непрерывное совершенствование технологических процессов в целях улучшения качества продукции.



## ТОУОТА: ПУТЬ САМУРАЯ

В тяжелые послевоенные годы Toyota достигла невероятных успехов, отказавшись от принципа «ни секунды простоя», характерного для массового производства того времени. Вместо этого компания взяла курс на производство по потребностям и сокращение расходов за счет устранения потерь. С этой целью был сформулирован базовый принцип Toyota Production System – канбан, известный также как just in time, или «точно в срок».

Создатель концепции бережливого производства Toyota Тайити Оно главным источником потерь считал перепроизводство, которое приводит к трате времени, ненужной транспортировке и излишним складским запасам. Позже к перечню негативных факторов он добавил нереализованный потенциал сотрудников, перегрузку персонала и неравномерный график работы, связанный с колебаниями спроса. Постепенное устранение этих проблем и совершенствование производственных процессов позволило компании не только пережить кризисные годы, но и стать лидером мирового автопрома.

Уникальный японский опыт получил широкую известность только в 1977 году, когда британский отраслевой журнал опубликовал статью, посвященную методикам Toyota. Это дало мощный импульс к развитию производственного менеджмента во всем мире.

## Японская методика до сих пор считается эталоном эффективного управления

Японская методика до сих пор считается эталоном эффективного управления. Не так давно она пришла и в Россию. Ее успешно применяют такие крупные компании, как РЖД, ГАЗ, «Русал», «Еврохим» и многие другие. Инструменты системы Toyota оказались настолько универсальны, что их используют не только для оптимизации производства, но и для совершенствования любых бизнес-процессов. К примеру, внедрение принципов 5S позволило Сбербанку полностью изменить концепцию рабочего пространства, сделать рабочие места удобными и эргономичными. В результате сократилось время выполнения задач сотрудниками, улучшился процесс взаимодействия с клиентами, сервис вышел на новый уровень качества.

## ГАЗУЕМ К УСПЕХУ

Интересен опыт автомобильного концерна ГАЗ. В 2003 году совместно с экспертами Yomo Consulting на производственных площадках компании был проведен тщательный мониторинг рабочих процессов и подобраны наиболее подходящие для совершенствования инструменты. Целью внедрения производственной системы стало уменьшение потерь и снижение процента брака. Пилотным участком проекта был выбран цех, выпускаю-

своевременно корректировать действие персонала. Кроме того, был составлен перечень изделий, наиболее подверженных дефектам и потому нуждающихся в особом внимании.

В результате процент выпуска годных кабин, не нуждающихся в доработке, вырос с 2 до 80%. Из 245 видов дефектов 206 были полностью исключены. Производительность труда увеличилась на 65%. Почти вдвое выросла зарплата операторов.

## ХИМИЯ БЕРЕЖЛИВОСТИ

Интересным опытом по внедрению инструментов бережливого производства поделилась компания «ХОМА», выпускающая дисперсии и клеевые материалы. В данном случае принципы Toyota реализовывались не на привычной конвейерной системе, для которой они были изначально разработаны, а на производстве, связанном с непрерывным химическим процессом.

Свой путь в бережливом производстве компания начала еще в 2010 году под руководством эксперта из «Тойота Инжиниринг Корпорэйшн». В первую очередь в компании занялись системой 5S. Организация и рационализация позволила высвободить до 35% полезных площадей. Складские запасы готовой продукции сократились в 2–2,5 раза, запасы по разным видам сырья – в 4–4,5 раза.

Следующим этапом стало внедрение принципа канбан во внутренней системе организации и снабжения. Специалисты «ХОМА» устранили узкие места, связанные с человеческим фактором. Сейчас компания активно работает с системой быстрой переналадки SMED. Из-за специ-

фики химического производства очень сложно переоборудовать линию, не остановив весь процесс. Тем не менее благодаря этой методике удалось в 4–5 раз сократить простой оборудования при его переналадке или проведении работ по технике безопасности. Совсем недавно стали внедрять систему TPM (Total Productive Maintenance), направленную на бережливое обслуживание оборудования.

Ключевой для компании стала концепция вытягивающего производства. Вся работа, весь логистический процесс выстраиваются в соответствии с концепцией Lean. Сейчас на складах «ХОМА» хранится не более двух минимальных потребностей каждого вида сырья. Компания производит ровно столько продукции, сколько требуют ближайшие планы продаж. В прошлом году президент «Тойота Инжиниринг Корпорэйшн» Тосихиро Ямада после посещения производства «ХОМА» отметил, что впервые видит столь высокий уровень реализации системы бережливого производства на российском предприятии.

Формирование производственной системы является долгосрочной инвестицией. Не стоит забывать, что легендарная Toyota шла к своему успеху несколько десятков лет, на протяжении которых осуществлялась ежедневная кропотливая работа по совершенствованию бизнес-процессов. Сама философия бережливого производства подразумевает бесконечные возможности самосовершенствования.

На предприятиях ГК «ЛокоТех» тоже давно внедряются принципы бережливого производства, о чем мы расскажем в следующих выпусках.



## ПРОИЗВОДСТВО

### ОСВАИВАЕМ «ЕРМАКОВ»

**В СЛД Кандалакша начинают ремонтировать локомотивы 2ЭС5К.**

Полным ходом идет подготовка к проведению работ в объеме ТР-250. На очереди и более сложный ремонт – ТР-500. Для решения таких непростых задач заводчане прошли курсы повышения квалификации на технической базе завода-изготовителя в Новочеркасске.

Сейчас в Кандалакше обслуживаются 36 электровозов серий 2ЭС5К и 20 электровозов серии 3ЭС5К. Они пришли в депо на замену советским локомотивам серии ВЛ80С – по сравнению с ними «Ермаки» не только более мощные, но и более удобные: они оборудованы современными системами кондиционирования и биотуалетами. Новые электровозы эксплуатируются на участке Мурманск – Кандалак-



ша – Свирь Октябрьской железной дороги, а также на участке

Беломорск – Обозерская Северной магистрали.

### МУЖСКИЕ ПРОФЕССИИ ТАЛАНТЛИВЫХ ЖЕНЩИН

**На наших предприятиях немало женщин имеют, казалось бы, мужские профессии. На Астраханском ТРЗ токарями-расточниками работают Любовь Приставка и Людмила Кузнецова.**

Людмиле Кузнецовой в токарном искусстве нет равных – в этой специальности она уже 30 лет. В свое время стала наставницей для коллеги по цеху Любови Приставки, которая работает токарем 19 лет. Хрупкие, но энергичные женщины заняты на пяти различных станках:

каждый день через их руки проходят сотни пар деталей. – Технический склад ума, точность движений не зависят от пола, – отмечает начальник механического производства завода Евгений Санников. – Главное – энергичность, трудолюбие и отзывчивость.



Токарь-расточник Людмила Кузнецова

Одно из основных преимуществ «Ермаков» по сравнению с электровозами серии ВЛ80С – повышение мощности на 5–7%

### ИНЖЕНЕРЫ СТАВЯТ ЦЕЛИ

**Главные инженеры сервисных локомотивных депо филиала «Московский» встретились в Курске, чтобы подвести итоги прошлого года и поставить цели на 2019-й.**

По словам главного инженера филиала Андрея Сильвановского, в 2018 году удалось реализовать в полном объеме программу по текущему ремонту и содержанию зданий, сооружений и оборудования, выполнить мероприятия по профилактике производственного травматизма. Среди приоритетов на текущий год – внедрение энергосберегающих технологий, совершенствование технологических процессов, улучшение условий труда и развитие рационализаторской деятельности. В конце



совещания был представлен рейтинг главных инженеров депо филиала «Московский». Лучшим по итогам прошлого года стал главный инженер СЛД Смоленск Сергей Иванов.

### ЦИФРОВИЗАЦИЯ В ОТВЕТ НА ПРОСТОИ

**В СЛД Братское продолжается работа над масштабным проектом «Цифровое депо».**

Его цель – цифровизация всего производственного процесса, которая поможет в кратчайшие сроки решать проблемы с запасными частями, распределять ремонтный персонал между участками в зависимости от потребности, определять состоя-

ние основных узлов локомотива до постановки его на ремонтное стойло. Все эти мероприятия позволят оптимально использовать мощности предприятия и трудовые ресурсы и сократят время простоя локомотивов в ремонте.

### ПОЛЕЗНЫЕ ЗАКУПКИ

**В рамках инвестиционной программы 2018 года Улан-Удэнский ЛВРЗ получил оборудования на сумму 218,4 млн руб., поступило и выполнено работ на 369,7 млн руб.**

Эти средства помогли решить важные вопросы: реконструировать кровлю во втором и

третьем пролетах дизельного комбината, выполнить работы по выносу трубопровода из тепло-

фикационного канала, ввести в эксплуатацию газоанализатор, твердометр, калибраторы переменного тока и т.д.

– Для освоения ремонта новых серий локомотивов на заводе введено 11 ед. основных средств, – рассказал заместитель директора по техническому развитию Улан-Удэнского ЛВРЗ Александр Богданов. – Поступило 20 ед. лизингового оборудования, в том числе камерная электрическая печь, четыре токарно-револьверных и два вертикально-фрезерных станка с ЧПУ, которые позволяют реализовать потребность ГК «ЛокоТех» в сталебабитовых моторно-осевых подшипниках.

На 2019 год запланировано внедрение двух крупных проектов: по производству сталебабитовых моторно-осевых подшипников и по увеличению выпуска колесных пар на площадях вагоноремонтного комбината.



Испытательная станция

### ДОСТОЙНЫЕ УСЛОВИЯ

**В производственных цехах Улан-Удэнского ЛВРЗ начался косметический ремонт санитарно-бытовых помещений.**

Уже идет ремонт душевых и туалетных комнат в корпусе быта и литейном цехе. Также в 2019 году будут отремонтированы душевые и туалеты механического цеха, цеха металлических конструкций, инструментального участка, литейного и меднолитейного участков, отдела поставок, туалеты 8-го пролета локомотиворемонтного производства и 1-го пролета вагоноремонтного

производства. Кроме того, руководство завода уже направило в управляющую компанию запрос на дополнительные средства в размере 36,4 млн руб., чтобы провести в санитарно-бытовых помещениях цеха металлических конструкций, механического, электроремонтного, литейного цехов, заводоуправления и вагонного комбината капитальный ремонт.

## МАСТЕРСТВО

# ОДИН ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ СЛЕСАРЯ-ЛЕКАЛЬЩИКА

**Петр Семенников работает слесарем-лекальщиком на Оренбургском ЛРЗ. Он занимается ремонтом и изготовлением измерительного инструмента для всего завода уже 28 лет и никогда не хотел менять профессию. Говорит: работа творческая, затягивает.**

**1** Рабочий день слесаря-лекальщика начинается в 8 утра. Главная задача – изготовить и отремонтировать измерительные инструменты. Но работает слесарь-лекальщик не в одиночку: без коллег в этой сложной и творческой профессии не обойтись. Сначала технический отдел направляет Петру Михайловичу чертежи, по которым нужно сделать инструмент. Затем из кузницы привозят заготовки. И только после этого начинается работа всего инструментального участка: заготовки фрезеруют, точат, размечают, шлифуют, производят их термическую обработку.



**2** Следующий важный этап работы – отшлифовать детали на оптико-шлифовальном и плоскошлифовальном станках, а затем проверить их с помощью микроскопа.

Затем начинается сборка. И только после этого Петр Михайлович, вновь руководствуясь чертежами, собирает детали в инструмент. Готовая работа слесаря-лекальщика отправляется на проверку в измерительную лабораторию. Обычно все оказывается в порядке: благодаря 30-летнему опыту и самому высокому, пятому квалификационному разряду Петр Семенников ошибок не допускает. После проверки изготовленный инструмент рассылается по цехам для работы.



**3** – Измерительный инструмент – один из самых сложных видов продукции инструментального цеха, – говорит Петр Михайлович. – Кроме выполнения слесарных операций, я должен изготавливать и ремонтировать в закаленном и незакаленном виде лекальные линейки, угольники, калибры – как гладкие, так и профильные. Готовыми инструментами наш участок обеспечивает все подразделения локомотиворемонтного завода.



**4** На инструментальном участке Оренбургского завода Петр Семенников начал работать в 1991 году. Поступил учеником слесаря-лекальщика и стал знакомиться с редкими навыками профессии на практике. Сегодня он один из немногих в стране профессионалов в этой области, а на Оренбургском ЛРЗ единственный слесарь-лекальщик. На вопрос о том, какие качества особенно важны в этой профессии, Петр Михайлович отвечает так: «Будущий лекальщик должен понимать, что осваивает специальность, требующую не только разносторонних знаний и твердых навыков в работе, но и особенных личных качеств: настойчивости, внимательности и аккуратности, личной инициативы и смекалки».

**5** Сложную и редкую для XXI века работу Петра Семенникова ценят не только коллеги и руководство. У слесаря-лекальщика есть почетные грамоты от завода и благодарственные письма от администрации Оренбурга и губернатора Оренбургской области. Особая гордость – именные часы, подаренные в честь 100-летия завода президентом ОАО «РЖД». А еще Петра Михайловича очень поддерживает семья: у него трое детей и пятеро внуков, которые всегда ждут отца и деда дома.



## СПОРТ

### В ВАЛЕНКАХ ДА С КЛЮШКОЙ

**Команда филиала «Западно-Сибирский» ООО «ЛокоТех-Сервис» впервые приняла участие в Зимней спартакиаде Новосибирского железнодорожного узла.**

Команды, представляющие 10 предприятий региона, состязались в лыжных гонках, настольном теннисе и фролболе (хоккей с мячом на валенках). За два дня наши спортсмены вышли в финал соревнований по фролболу, заняли 6-е место в лыжных гонках, а Елена Зубарева завоевала призовое 3-е место в личном зачете по настольному теннису. В итоге команда филиала стала третьей в турнирной таблице.



## ДОСУГ

### «РЕОСТАТ» ПОКОРЯЕТ ФАНАТОВ

**Молодежь Уссурийского ЛРЗ радует своими творческими миниатюрами работников завода.**

Заводская шоу-группа была создана в прошлом году накануне Дня железнодорожника. «Название должно было соответствовать деятельности нашего предприятия, – говорит оператор ЭВМ и вычислительных машин, идейный вдохновитель группы Марина Решетько. – Слово «реостат» пришлось по душе и ребятам, и зрителям». Боевое крещение артисты прошли на сцене ДК «Дружба» во время празднования профессионального праздника и с тех пор продолжают выступать.



### ЛОВИСЬ, РЫБКА!

**Зимняя спартакиада Ярославского ЭРЗ в этом году оказалась необычной: по просьбам спортсменов на реке Туношонке прошли соревнования по зимней рыбалке.**

На старт вышли 20 человек, разбившихся на пять команд. Первое место заняла сборная механического производства и «ТМХС Локализация». Лидером стал свердловщик «ТМХС Лока-

лизация» Николай Потапов: ему удалось поймать 125 окуней, подлещиков и ершей. А самую крупную рыбу выловил специалист инжинирингового центра Александр Карцев.



### НОЧНОЙ ХОККЕЙ

**Наши хоккеисты из Комсомольска-на-Амуре представляют Хабаровский край в Сочи на фестивале Ночной хоккейной лиги.**

Команда «ЛокоТех» была сформирована год назад специально под Ночную хоккейную лигу. По правилам играть в ней могут только любители. «Одной из задач образования сборной была популяризация хоккея в Комсомольске», – сказал капитан команды, первый заместитель начальника СЛД Амурское Артем Богачев. В отборочных этапах участвовали 965 команд со всей России, на финальный фестиваль поехали 163 участника.

### КОТЛАСКИЕ ДРИФТЕРЫ

**Услесаря-высоковольтника Олега Львова из СЛД Сольвычегодск необычное хобби: он увлекается зимним автотрифом.**

Вместе с тремя котласскими парнями он принял участие в соревнованиях по этому виду спорта в Сыктывкаре. Победа досталась Кировчанам, Олег Львов и Сергей Майоров из «ЛокоТех-Сервис» заняли 11-е и 12-е места, но остались

довольны. Соревнования продолжались два дня: в них участвовали 20 дрифтеров, которым нужно было не только пройти квалификацию – трассу, но и по очереди повторить за соперником фигуры на автомобиле.

## ДОБРЫЕ ДЕЛА

### СПАСЛИ ОТ ВАНДАЛОВ

**Работники Астраханского ТРЗ, профсоюзный комитет завода, представители местного совета ветеранов, а также районной администрации объединили усилия и восстановили самолет, который в прошлом году пострадал от хулиганов.**

5 лет назад заводчане помогли облагородить заброшенную территорию в створе железнодорожного переезда в сквере Ветеранов. Там появилась и своя достопримечательность – списанный боевой истребитель МиГ-23. Осенью прошлого года вандалы разбили кабину пилота, изуродовали подкрылки и сопло, украли заглушки. Но теперь все в порядке. «Делать добрые дела, вкладывая в них частичку души,

всегда приятно», – отметил куратор реконструкции, начальник

энергосилового цеха АТРЗ Олег Шапошников.



## МОЛОДЕЖЬ

### СТУДЕНТЫ ПОКАЗАЛИ КЛАСС

**Накануне Дня защитника Отечества в СЛД Сальск-Грузовое прошел конкурс профессионального мастерства.**

В нем приняли участие студенты Сальского казачьего кадетского профессионального лицей. Соревновались будущие слесари по ремонту подвижного состава и машинисты локомотива. Практическую часть – «Испытание и регулировка топливной форсунки дизеля 10Д100» – выполняли

участники, набравшие наибольшее количество баллов по результатам теоретических тестов. Победили четверо, однако руководитель конкурса, мастер производственного обучения лицея Борис Алексенко отметил, что все студенты справились с заданиями на высоком уровне.

**ЛокоТех**

Корпоративная газета «ЛокоТех» | №2 | 2019

Любое использование материалов без согласия редакции запрещено. Аудитория: 16+

Главный редактор: Топильская Д.А.  
Редакционный совет: Алексеева Т.И., Анфалова В.Д., Дубицкая М.В., Колесникова А.В., Усанова Н.С.  
Время подписания в печать: по графику 14:00, фактическое 16:00

Телефон редакции: +7 (499) 638 2298, e-mail: press@locotech.ru  
Письма и предложения направляйте по адресу: 109074, г. Москва, Славянская пл., д. 2/5/4, стр. 3, бизнес-центр «Дом металлургов». Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций 30.04.2015. Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77-61598 от 30 апреля 2015 года.

Учредитель: ООО «Локомотивные технологии», www.locotech.ru, e-mail: info@locotech.ru  
Издатель: ГК «ЛЮДИРЕОПЛЕ», 111116, Москва, ул. Энергетическая, дом 16, корпус 2, этаж 1, пом. 67, комн. 1.  
Тел.: +7 (495) 988-18-06 | vashagazeta.com E-mail: ask@vashagazeta.com  
Генеральный директор: Владимир Змеюченко | Ответственный редактор: Вилорика Иванова | Редактор проекта: Елена Ушкова | Дизайнер: Егор Чубатюк | Директор по производству: Олег Мерочкин | Фото: из архива ООО «Локомотивные технологии»  
Тираж: 22 000 экз. | Отпечатано в типографии: ООО «ТИПОГРАФСКИЙ КОМПЛЕКС «ДЕВИЗ», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корп. 2, лит. А, пом. 44