МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАСТПОРТА

КРАСНОЯРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА - ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

КРАСНОЯРСКИЙ ИНСТИТУТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА –

ФИЛИАЛ ФГБОУ ВПО

«ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЙ»

Посвящается 120-летию

Красноярского института

железнодорожного транспорта

- филиала ФГБОУ ВПО ИрГУПС

120 лет

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ

ОБРАЗОВАНИЮ

В СИБИРИ

Материалы

Всероссийской научно-практической конференции

с международным участием

23-24 октября 2014 г.

Красноярск 2014

`Уважаемые коллеги!

Исполняется 120 лет со дня основания Первого Сибирского технического железнодорожного училища имени императора Николая II правоприемником которого является Красноярский институт железнодорожного транспорта – филиал ИрГУПС.

По случаю замечательного юбилея Институтом проводится Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «120 лет железнодорожному образованию в Сибири». Институтом подготовлен к выпуску сборник научных трудов конференции, посвященный актуальным проблемам модернизации и развития железнодорожного транспорта и подготовки специалистов железнодорожного профиля.

Основная цель проведения научно-практической конференции и издания сборника статей – это объединение науки и производства для решения проблем железнодорожного транспорта Сибири.

Основу процесса качественной подготовки специалистов и формирования высококвалифицированного профессорско-преподавательского персонала Красноярского института железнодорожного транспорта – филиала ИрГУПС составляет научно-исследовательское сотрудничество вуза с производством.

В настоящее время Красноярский институт железнодорожного транспорта является многоуровневым образовательным учреждением, вносящим значительный вклад в технический процесс и формирование кадров на железнодорожном транспорте Красноярского края.

Желаю, Вам, уважаемые коллеги, доброго здоровья и новых творческих успехов, в неустанном благородном труде, а Красноярскому институту железнодорожного транспорта – процветания и дальнейшего роста популярности в сфере научно-технической и производственной деятельности.



Ректор ИрГУПС А.П. Хоменко

ПЛЕНАРНЫЕ ДОКЛАДЫ

Управление персоналом в условиях холдинга «РЖД»

А.М. Теслевич

Западно-Сибирская железная дорога – филиал ОАО  
 «РЖД», г. Новосибирск, Россия

Компания «Российские железные дороги» находится на четвертом этапе реформирования. Разграничена деятельность компании по формам бизнеса, созданы функциональные дирекции и дочерние зависимые общества.

Стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» до 2015 года определены 7 функциональных задач, это: Обеспечение персоналом, Вовлечение персонала в эффективную реализацию корпоративных задач и совершенствование системы мотивации, Непрерывное развитие персонала и переход к обучающей организации, Жизнеобеспечение персонала во внепроизводственной среде, Проведение эффективной молодежной политики, Совершенствование корпоративной социальной ответственности и социального партнерства, Развитие корпоративной системы управления персоналом в холдинге. При этом ключевым моментом становится формирование менеджеров нового типа.

Объектом реализации функциональных задач являются человеческие ресурсы на всех стадиях. И главный принцип – это единый корпоративный подход: концентрация и полное согласование усилий вне зависимости от функциональной подчиненности подразделений холдинга, разработка и реализация совместных программ.

Одной из таких программ, реализуемых на Западно-Сибирской железной дороге, является подготовка специалистов в вузах и техникумах. В декабре 2013 года по инициативе начальника железной дороги были заключены соглашения о взаимном сотрудничестве между железной дорогой, Сибирским государственным университетом путей сообщения, Омским государственным университетом путей сообщения. Эти соглашения действуют в интересах всех территориальных подразделений функциональных филиалов, дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги. Они охватывают все стороны сотрудничества с перспективой 5 лет (до 2019 года). А именно:

– сохраняется целевая подготовка специалистов с высшим и средним профессиональным образованием. Ежегодный план зачисления около 790 студентов (СГУПС:388-390 чел, ОмГУПС:405 - 409 чел.). В университетах по целевым направлениям структурных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги обучается 2391 студент (очно, заочно, ускоренно).   
Особенно ценно, что свыше 90 % - студенты с линейных станций, 80% - мужчины, 78% - дети железнодорожников;

– продолжена практика содействия трудоустройству выпускников вузов и техникумов. Планируемое трудоустройство студентов на период практики в структурные подразделения ОАО «РЖД» в границах железной дороги составит ежегодно 1270 выпускников (СГУПС:. 579-587 чел, ОмГУПС – 587 -687 чел.).

Завершившийся 2013 год стал первым для работы железной дороги в качестве Регионального центра корпоративного управления. Основными направлениями работы службы управления персоналом в 2013 году стали: координация процессов на полигоне железной дороги по обеспечению персоналом; организация обучения и профессионального развития персонала; анализ эффективности системы мотивации и реализации социальных льгот, применяемых в территориальных подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД»; управление внутренними коммуникациями; мониторинг процессов по управлению трудовыми ресурсами на полигоне железной дороги.

В результате проводимой работы план по производительности труда выполнен на 102,4% (рост к 2012 году составил 7,3%). В целом по полигону численность работников содержится в пределах штата. По итогам 2013 года Западно-Сибирская железная дорога стала победителем конкурса «Надежный работодатель» проводимым Правительством Новосибирской области.

Автоматизированная система управления надёжностью локомотивов ТМХ-сервис

В.И. Гриненко, С.Л. Лянгасов, И.К. Лакин

ООО «ТМХ-Сервис», г. Москва, Россия

На Российском железнодорожном транспорте в рамках реформы отрасли происходит переход на сервисные формы технического обслуживания и ремонта тягового подвижного состава. Сервисное обслуживание предполагает принципиально новую мотивацию, когда доход сервисной компании зависит не от объема выполненных ремонтов, а от пробега локомотива в перевозочном процессе. Потребовался пересмотр технологии планирования объемов ремонта, учёт фактического состояния локомотивов. В результате в ТМХ-Сервис разработана Автоматизированная система управления надёжностью локомотивов – АСУНТ.

АСУНТ строится как виртуальная распределенная информационно-управляющая автоматизированная система: доступ к единой базе данных и права по её дополнению, корректировке и анализу определяются правами, которые соответствуют одной из возможных ролей пользователя.

АСУНТ имеет три основных группы ролей: управление инцидентами, проблемами и уровнем сервиса, а как информационно-управляющая система – ещё группу ролей «Администратор», которая предполагает наличие ролей сопровождения самого программного обеспечение: присвоение ролей работникам, внесение исправлений и дополнений в нормативно-справочную информацию (НСИ), удаление информации в базе данных, настройка системы и др.

Группа ролей «Управление инцидентами» является самой массовой и включает в себя, прежде всего, роль диагноста имеющего права создавать лист регистрации «Инцидент», вносить в него информацию, производить непосредственные действия по восстановлению работоспособности локомотива. Старший диагност имеет дополнительно права закрывать листы регистрации. Контроллер имеет право доступа к информации в пределах своей компетенции. Предусмотрена также роль аудитора базы данных. Уровень является базовым в системе Мониторинга технического состояния локомотивов.

Список использованных источников

Автоматизированная система управления надёжностью локомотивов (АСУНТ) : концепция ТМХ-Сервис / К.В. Липа, В.И. Гриненко, С.Л. Лянгасов, И.К. Лакин, А.А. Аболмасов, В.А. Мельников – М. : ТМХ-Сервис, 2012. – 160 с.

Единая система мониторинга технического состояния локомотивов (АСУ ЕСМТ): руководство администратора. Версия 1.0. –М.: ОЦВ, ТМХ-Сервис. 2013, 33 с.

Стандарты качества локомотивного хозяйства / Ю.В. Митрохин, В.Ю. Алфёров, В.В. Семченко, И.К. Лакин - Красноярск: Издательство ДЦВ Красноярской ж. д., 2011. – 60 с.

История создания систем менеджмента качества (СМК) и особенности их внедрения на железнодорожном транспорте / И.К. Лакин, В.Н. Супрун – Красноярск : КФ ИрГУПС, 2006. – 92 с.

Лакин, И.К. Анализ основных показателей работы железнодорожного транспорта / И.К. Лакин // Транспорт РФ – 2007. – № 1. – С. 60-63.

Секция «Социальные и исторические аспекты строительства и развития   
Транссибирской железной дороги»

История строительства церковно-приходских школ   
при железнодорожных храмах   
сибирской железной дороги (конец XIX – начало XX вв.)

Н.А. Магазинер

Центральный музей железнодорожного транспорта   
Российской Федерации, г. Санкт-Петербург, Россия

История строительства железных дорог является основным направлением научно-исследовательской деятельности Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации. Цель данной работы – проследить динамику церковного и школьного строительства в районах,   
тяготеющих к Транссибирской магистрали, показать роль инженеров путей сообщения в решении проблем реализации планов по строительству православных церквей и школ.

Сеть начальных учебных заведений России к началу XX в. состояла из министерских, церковно-приходских (далее ЦПШ), земских и ведомственных школ. Русская православная церковь постоянно принимала участие в организации начального образования подрастающего поколения. Необходимо отметить, что в период царствования императора Александра III (1881-1894) усиливается [православная](http://ru.wikipedia.org/wiki/Православие) религиозность общества: возрастает число церковных периодических изданий, увеличиваются тиражи духовной литературы, ежегодно освящается до 250-ти новых церквей [[[1]](#footnote-1)]. Численность священников превышала 66 тыс. человек. Вместе с тем общеобразовательный уровень населения отставал от требований текущего времени особенно на окраинах страны. Если на одну тысячу жителей Европейской России учащихся младших классов насчитывалось 51,3 чел., то в Сибири – 36,2 чел. В 1884 г. были утверждены «Правила о [церковно-приходских школах](http://ru.wikipedia.org/wiki/Церковно-приходская_школа)», количество которых достигло к концу царствования императора Александра III 30 тыс. с 917 тыс. учеников. «Положение о школах грамоты», как разновидности ЦПШ, было утверждено в мае 1891 г. В дальнейшем, в апреле 1902 г. его заменили «Положением о церковных школах ведомства православного исповедования». Для занятий в школах использовали специально разработанные, утвержденные и изданные Св. Синодом программы, книги и учебные пособия. В качестве основных предметов изучали чтение, письмо, арифметику, Закон Божий, церковно-славянский язык. Большую часть преподавателей составляли выпускники духовных семинарий. ЦПШ и школы грамоты представляли собой вертикальную систему обучения: школа грамоты (1 год обучения) – одно классная церковно-приходская (два года) –   
двухклассная (3-4 года). Для улучшения постановки и развития школьного образования на окраинах Св. Синод предполагал увеличить расходы по содержанию ЦПШ с 400 до 700 руб. в год, а школ грамоты – со 120 до 360 руб. в год на одного ученика. В 1903 г. средняя заработная плата учителей ЦПШ составляла в Томском уезде 269,8 руб. в год, а для учителей, не имеющих среднего образования и свидетельства на звание учителя – 180 руб. В школах грамоты средняя зарплата равнялась 94 руб.

Список использованных источников

Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб. 1914.

Сибирские церкви и школы. К 10-летию фонда имени императора Александра III (1894-1904). СПб. 1904.

Справочная книга по Томской епархии за 1898-99 г. Томск. 1900.

МПС. Управление Сибирской железной дорогой. Отчет о деятельности образовательных учреждений Сибирской железной дороги за 1910 г. Школы. Томск. 1911. С. 1-6.

Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. К 10-ю Комитета Сибирской железной дороги (1893–1903). СПб. 1903.

Вестник Путей Сообщения. 1917. № 24. С. 121.

Иркутские епархиальные ведомости. 1916. № 20.

Томские епархиальные ведомости. 1896. № 1, 17.

РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 55. 1899.

Там же. Ф. 799. Оп. 28. Д.114. 1894.

Там же. Ф. 1273. Оп.1. Д. 456. 1898.

Там же. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 515. 1900-1904.

К проблеме межличностных отношений   
на железных дорогах России в начале XX века

В.А. Сердюк

Омский государственный университет путей сообщения,

г. Омск, Россия

Работа железных дорог есть достояние всего государства и населения, поскольку непрерывное и правильное движение по рельсовой сети является главным фактором экономической и культурной жизни страны, утверждал в 1906 г. министр путей сообщения К.С. Немешаев [13, C. 3]. Слова министра не потеряли своей актуальности и в настоящий момент, когда отрасль находится в активной стадии реформирования. В процессе проведения реформ необходимо помнить, что специфика железнодорожной деятельности, где работник несет постоянную ответственность за жизнь, здоровье и благополучие пассажиров, выдвигает на первый план личные качества персонала, а не только техническую сторону дела. В этой связи эффективность реформирования железнодорожной отрасли зависит от формирования у работников чувств профессиональной гордости и долга, ответственности за результаты своей работы [11], духовно-нравственного воспитания [16], осознания себя частью единого целого [17].

Очевидно, что достижение указанных целей возможно лишь при наличии подготовленного, образованного персонала на линиях дорог, установления позитивного психологического климата на предприятиях, что во многом зависит от культуры взаимоотношений внутри трудовых коллективов. Сильное влияние на это оказывает ежедневное поведение и поступки первых лиц организации - высшее руководство должно вести себя в соответствии с декларируемыми ценностями, быть примером для своих подчиненных. Не показывая пример правдивого отношения к делу и верности долгу, железнодорожная администрация не вправе требовать иного от нижестоящих служащих, отмечал в своей программной речи 3 февраля 1909 г. министр путей сообщения С.В. Рухлов [14, С. 6].

Указанные положения делают актуальным изучение одного из важнейших составляющих корпоративной культуры – форм межличностного обращения на отечественных железных дорогах начала XX в., в частности использование формы «ты»/«вы»-обращений. Кажущаяся на первый взгляд малозначительность поднятого вопроса опровергается историческим опытом развития железных дорог России в исследуемый период.

Первая русская революция 1905 – 1907 гг. вызвала серьезные изменения государственного устройства Российской империи: появление  
октроированной конституции, даровавшей гражданские свободы на началах неприкосновенности личности, свободы совести, слова, собраний и союзов; учреждение Парламента. Активное участие в забастовочном движении приняли железнодорожные служащие и рабочие, стачка которых в октябре 1905 г. во многом и вызвала на свет появление Манифеста 17 октября. К причинам, вынудившим железнодорожников забастовать, отечественная историография по традиции относит их бедственное социально-экономическое положение и политическое бесправие. Значительно меньшее внимание отводится их культурным запросам, таким как потребность во взаимовежливом общении. Между тем, в списке общих требований служащих и рабочих служб Курганских участков Сибирской железной дороги, поданных местному Управлению дороги в 1905 г., пункт о вежливом обращении стоит 4-ым («Выкинуть из обращения слово “ты”») из 37-ми [3, Д. 257, Л. 105]. Примечательно, что данное требование стоит выше по списку, нежели потребность в уравнении заработной платы женщин с мужчинами (п. 5), выдачи жалованья не менее 2-х раз в месяц (п. 10), оказания обязательной медицинской помощи (п. 16), отмены денежных штрафов (п. 23), предоставления казенных квартир всем служащим и рабочим (п. 27). Источники свидетельствуют – требование взаимовежливого обращения (одним из условий которого был отказ от употребления слова «ты») являлось общим не только для сибирских [3, Д. 323, Л. 128; 3, Д. 257, Л. 14], но и для всех бастующих железнодорожников страны [8, С. 1].

Список использованных источников

Благожелательный приказ начальника Юго-Западных ж. д. Немешаева // Железнодорожник. – 1909. – № 284-4.

Гайдамакин, А. В. Социокультурные проблемы реформирования отечественного железнодорожного транспорта в начале XXI века в представлениях его работников // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013.– № 2. – Ч. 1.

Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 215. Оп. 1.

ГАТО. Ф. 215. Оп. 5.

Секция «Инновации в области   
техники и технологии на железнодорожном транспорте »

Проблема влияния хроматической дисперсии на  
 современные системы дальней связи в структуре  ОАО «РЖД»

C.М. Куценко 1, Д.Ю. Сонин 2

1Иркутский государственный университет путей сообщения,   
г. Иркутск, Россия

2Красноярская дирекция связи ОАО «РЖД», г. Красноярск, Россия

Начатое еще в конце 90-х годов прошлого века проектирование магистральной сети не предполагало эксплуатацию волоконно-оптических линий со скоростью более 2.5 Гбит/сек. Такая точка зрения была обусловлена рядом причин. Во-первых, имеющийся на тот момент опыт эксплуатации подобного рода сетей с трудом укладывался в новые рамки. Во-вторых, мешала высокая стоимость магистрального и станционного оборудования. В-третьих, отсутствовала потребность в передаче такого объема информации.

Никто не мог и предположить, что буквально за пять лет объем передаваемой информации возрастет в десятки раз. Рассмотрим это на примере оборудования связи железнодорожного транспорта.

В последнее время на магистральной сети ОАО «РЖД», помимо технологической информации, появился большой объем автоматизированных систем управления и рабочих мест, систем видеоконферецсвязи, передачи голоса. Это связанно, в первую очередь, с автоматизацией производства и ужесточением требований к организации перевозочного процесса.

**Список использованных источников**

Иванов А.Б. Волоконная оптика: компоненты, системы передачи, измерения. – М.: Компания САЙРУС СИСТЕМС, 1999.

М.А. Величко. Электронные методы компенсации дисперсии в оптических линиях связи. // Lightwave Russian edition, 2007, №1, с. 20-23.

Г.П.Агравал. Нелинейная волоконная оптика. – М., Мир, 1996.

Мелл С. Цифровые оптические сети обеспечивают более простое, быстрое и гибкое предоставление услуг // LightwaveRussian Edition, 2005, № 3, с 19-20

О.Е. Наний, В.Н. Трещиков Анализ форматов модуляции для систем DWDM // Вестник связи, 2012 № 4.

Обеспечение селективной работы резервных ступеней   
дистанционной защиты фидеров контактной сети   
при наличии уравнительных токов

C. А. Филиппов, Д.В. Евстигнеев

Забайкальский институт железнодорожного транспорта – филиал ИрГУПС, г. Чита, Россия

Основой защиты фидеров контактной сети от коротких замыканий и перегрузок является ступенчатая дистанционная защита. Последняя ступень этой защиты резервирует действия первых в случае их отказа, а также защищает фидер от недопустимых перегрузок. Согласно [1] установка резервной ступени выбирается отстройкой от короткого замыкания на щитах смежной подстанции с учетом необходимого коэффициента чувствительности. При этом сопротивления в нагрузочных режимах должны располагаться вне зоны срабатывания защиты. Такой устоявшийся подход позволяет достаточно надежно обеспечить селективную работу у дистанционной защиты линий в общепромышленной энергетики. Однако, в системе тягового электроснабжения, имеющей весьма характерные особенности, возникают сложности с обеспечением селективной работы, как в нормальном режиме, так и при КЗ. Основная причина заключается в использовании практически в неизменном виде, изначально сформировавшегося принципа построения защиты для любого варианта реализации защиты, в том числе и для микропроцессорных терминалов. Условия работы системы тягового электроснабжения при этом весьма усложнились. Отказ защиты в аварийных режимах, может возникнуть, при наличии значимого переходного сопротивления при повреждении в конце защищаемого участка. Или наложение предшествующего повреждения нормального режима на аварийный, что также может привести к выходу вектора сопротивления, измеряемого защитой за пределы характеристики срабатывания. Данные процессы достаточно подробно изложены в [2].

Список использованных источников

1. Руководящие указания по релейной защите систем тягового электроснабжения. Департамент электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД».

2. Дынькин, Б.Е. Комплексы релейных защит систем тягового электроснабжения переменного тока (теория, эксперимент, практика). Диссертация на соискание ученой степени доктора технических наук. М., 1999г.

.

1. 1//Правительственный вестник. № 176. 1898. С. 2. [↑](#footnote-ref-1)