



27 января 2015 года на входных стрелках станции Любинская, участка Называевская-Омск порожний поезд № 2388 «потерпел» крушение, из 70 вагонов – 12 на боку и 9 сошли с рельсов. Об этом и о многом другом в актуальном репортаже с бывшим ревизором РЖД по Омскому региону Дмитрием Фатеевым.

Только за последние несколько месяцев на Омском участке Западно-Сибирской железной дороги произошло несколько крупных аварий. Почему? – взгляд специалиста



- Дмитрий Сергеевич, насколько я знаю, Вас «ушли» из РЖД и одна из причин Ваше желание разобраться в каждом подобном ЧП, не взирая на чины и звания...

- Если заниматься своей работой профессионально, на результат, то в наших условиях пренебреженно наживешь себе массу врагов. Тайных и явных. Да, одна из причин моего увольнения – это непонимание со стороны руководства и ряда коллег, почему я хотел в каждом случае докопаться до реальных причин подобных инцидентов, а не назначал стрелочника. По должности я мог себе это позволить.

- О последней аварии в Любинском районе что можете сказать?

- Прочитал первые отклики на крушение, самое хлесткое – «РЖД – путь в никуда». Не согласен как железнодорожник до мозга костей, но это констатация факта. Что касается участка Называевская-Омск, на котором порожний поезд № 2388 «потерпел» крушение. Во-первых, поражают масштабы: из 70 вагонов – 12 на боку и 9 сошли с рельсов. Во-вторых, для меня серьезный знак, что в порожнем поезде в сходе оказалась и одна секция локомотива. До последнего времени, и при мне, в основном, при авариях

сходах и крушениях сходили только вагоны. Это говорит о том, что истинные причины аварий не выявляются, они «накапливаются». Следующее ЧП может быть серьезней. И по масштабам и по уровню последствий.

- Дмитрий Сергеевич, вообще как часто случаются на железной дороге подобные ЧП? Есть какая-то статистика и есть ли какой-то допустимый процент... Ведь в России живем и, учитывая фактор дураков и дорог, без аварий – никуда...

Статистика, конечно, ведется. И аварии и крушения происходят регулярно. Однако, что касается статистики, то она не отражает реальной картины по виновности, по причинно-следственным связям, более того, цифры также корректируются при надобности. Руководство РЖД пыталось внедрить на основании этой статистики различные термины, понятия и методы борьбы с предупреждением ЧП, даже составлялись «карты риска» каждого отдельно взятого участка, определялись факторы риска и т.д. и т.п. Не работает!!! Не работает по одной простой причине: слишком идеальный макет, и предугадать, где сломается, невозможно, многие руководители на своих предприятиях дают наверх неверные показатели. Насчет фактора дураков сказать могу следующее: выгодно руководству РЖД на работе держать безропотных глупых не думающих руководителей-исполнителей.

- Ну, это, к сожалению, происходит не только в этом ведомстве. А как обычно проходит «разбор полетов». Кто виноват? Стрелочник. Это ведь про РЖД??!

- Обычно разбор такого уровня ЧП проходит так: ревизоры и специалисты всех причастных служб ищут причину в своем хозяйстве и докладывают ее (если она есть) руководителю или предоставляют справку. Руководитель на основании этих докладов формирует свое мнение. Далее это мнение он будет отстаивать в комиссии, состоящей из оппонентов (т.е. возможных виновников). Далее составляется техническое заключение о виновности или не виновности. Очень часто бывает при подписании технического заключения особое мнение с несогласием вины (порядок обжалования в документах РЖД отсутствует). Таким образом, виновнику остается только подавать в суд, что не всегда целесообразно, и решается все это кулуарно, за «круглым» столом.

- В чем возможна конкретная причина? У Вас были же подобные ЧП и к каким выводам Вы приходили?!?

- Подобные ЧП были, но немного меньших масштабов, а причина всегда одна – нарушение технологического процесса, а вот почему нарушается технологический процесс работниками РЖД (по объективным или субъективным причинам) никто никогда не разбирается. Просто обвинили человека, ткнули носом в инструкцию и – уволили. Всем же нужна жертва, а не причина. То, что в следующий раз будут те же грабли, никто и не думает.

В данном конкретном случае, скорее всего, причина кроется в неисправности или изломе детали локомотива. Для этого проводится металлографическая экспертиза, в которой выявляются причина, проводятся различные испытания, исследования и т.п. В подобного рода событиях бывает очень сложно за короткие сроки, отведенные на расследование, определить истинную причину возникновения события (техническую неисправность, технологический дефект и т.п.) Тогда под давлением обстоятельств может приниматься решение, основанное только на убеждении начальства, не подкрепленное результатами экспертиз, исследований и т.д. Следовательно, жди повторение...

Для себя высокие руководители РЖД, возможно, разберутся и сделают какие-то выводы, (хотя каждый высокооплачиваемый руководитель уже давно их сделал), но по большому счету, ничего ни изменится и поезда также, а то и чаще будут продолжать «падать». Таким образом, руководство РЖД попросту создает видимость и само прячет голову в песок, находя и увольняя, псевдовиновника какого-либо события, и не задавая себе вопрос, ПОЧЕМУ так произошло.

В первую очередь, как в политике и в сложившейся судебной практике, виновником будут делать того, кто представляет наименьшую угрозу РЖД и чье имя и репутация не такая «кристально» чистая как у ОАО. Возможно, даже кто-то возьмет на себя ответственность за произошедшее (конечно же, небезвозмездно, либо под давлением административного ресурса РЖД). Конечно же, проведут «работу над ошибками», все будут кивать головами, осуждать «виновника».

- А как у нас в РЖД с кадрами?! Не человеческий ли фактор причина многих ЧП?! Как здесь в этом вопросе, какая генеральная линия проводится?

- Что касается кадров. Профессионализм вымывается, он не востребован должным образом. На руководящих должностях работают люди в большинстве «приспособленцы» Чем выше уровень руководителя, тем лучше человек умеет приспосабливаться, безропотно угождать начальству, при этом его нравственные и моральные качества не берутся во внимание. Но это сегодня повсеместно. Поэтому причины не столько в человеческом факторе, сколько в реализации принципа «авось пронесет». Или – будем решать проблемы по мере их поступления... Из-за высокой текучки кадров многие руководители разных рангов живут одним днем и не задумываются о завтрашнем.

- И теперь риторический для нашей страны вопрос – что делать-то?!?

- Помнится мне давно забытая сейчас присказка на РЖД – «Кадры решают ВСЕ», то есть должна быть эффективная работа с кадрами, эффективная она будет тогда, когда у основной массы людей, рабочих и младших руководителей не будет негативного отношения к руководству РЖД.

На мой взгляд, необходимо не только искать виновников, но и выяснять, почему человек виновен, то есть выступить своего рода для него адвокатом, поскольку «в споре рождается истина», и об этом никто никогда из руководителей РЖД не вспоминает и не хочет. Также следует задуматься каждому руководителю, о том какой прок он принесет для компании РЖД.

Вопрос, конечно, риторический, но, на мой взгляд, в сложившейся ситуации в компании РЖД сейчас это основные проблемы, которые необходимо решать, в том числе и самыми радикальными методами.

- Спасибо!

Записал Александр Грасс