

Михаил Климов: Новая технология: системный характер

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Александр Панченко

С 1 августа на дороге введена единая технология обслуживания грузовых поездов на сортировочных станциях. Об этом мы попросили рассказать главного инженера службы вагонного хозяйства Михаила Климова.

– Какова цель введения новой технологии обслуживания поездов?

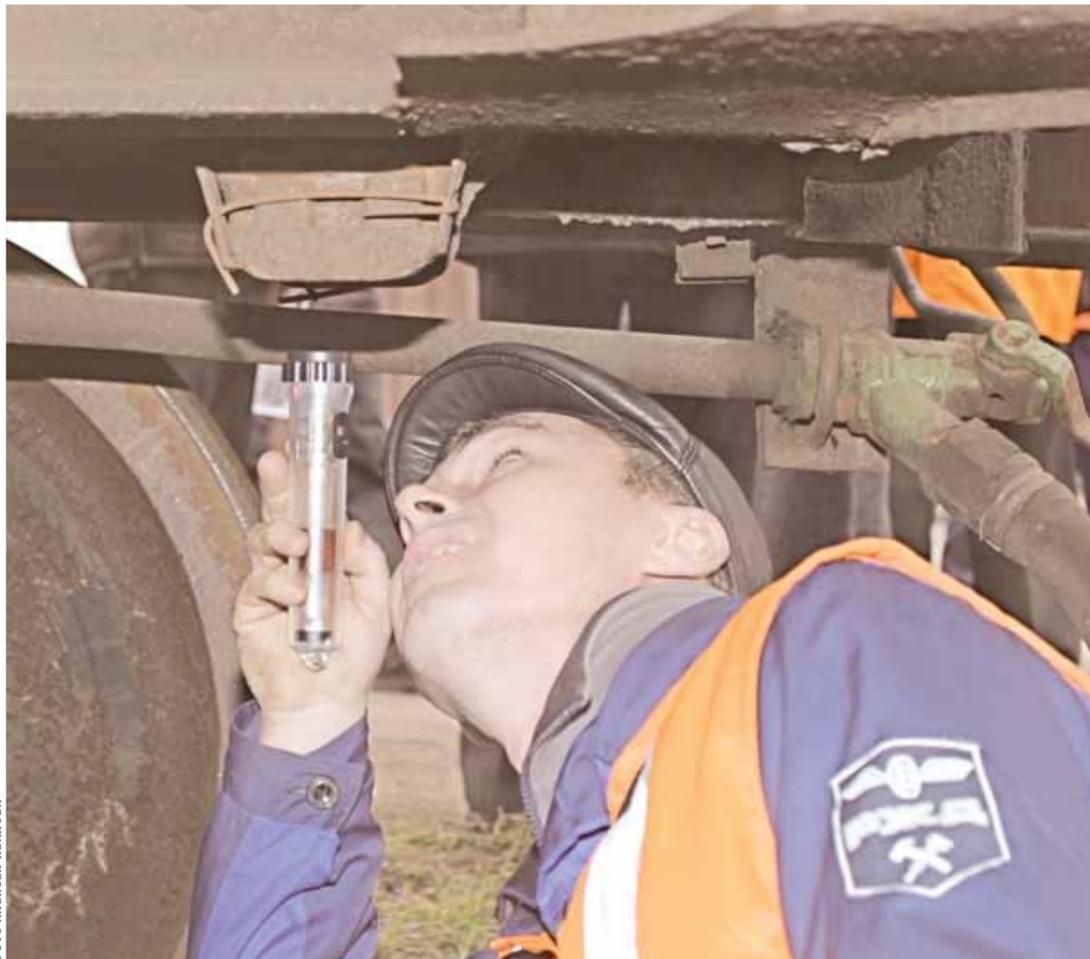
– Технология работы на уровне технического обслуживания вагонов должна быть приведена на сети дорог к единым требованиям.

На нашей дороге такая технология уже фактически внедрена и используется на трех крупных сортировочных станциях: Батайск, Краснодар и Лихая. В данный момент завершается укомплектование пунктов технического обслуживания грузовых вагонов дополнительными стеллажами, техническими аптечками, радиостанциями. Производится укомплектование штата ПТО в соответствии с нормативами времени и объемом осуществляемой работы, обеспечением ежедневного мониторинга.

– Есть ли кардинальные изменения?

– В новой технологии заложен системный подход. Она определяет порядок организации работ в парках сортировочных станций, критерии подготовки стеллажного хозяйства и обеспечения его оборотным фондом материалов и запасных частей. Она также дает методику расчета численности осмотрщиков-ремонтников, операторов, участвующих в техническом обслуживании составов, и устанавливает перечень работ и операций, а также нормы времени на их выполнение по позициям в соответствии со схемами последовательности контроля технического состояния грузовых поездов.

Раньше, допустим, одни осмотрщики назывались «боковиками» и отвечали за ходовую часть вагона и кузов, другие – «автоматчиками» и отвечали за тормозную систему. Были ответственные по встрече поезда. Таким образом, получался разорванный цикл работ. Сейчас же парк делится на семь зон обслуживания – раздел производит оператор ПТО по натурному листу поезда. Осмотрщики образуют семь групп. Таким образом, например, группа работает с 70 вагонами, на каждого члена этого коллектива приходится 10 вагонов. И каждый



осмотрщик проводит полный комплекс работ по обслуживанию и ремонту ходовой части, автотормозного оборудования, кузова в своей группе вагонов и персонально за все это отвечает.

Номера вагонов передаются оператору, который делает отметку в натурном листе и записывает в график исполненной работы смены. А если в пути следования произойдет отказ тормозов или возникнет другая неисправность в вагоне, то легко найти осмотрщика, который обслуживал этот подвижной состав.

Новая технология работ увязана с нашей системой лицевых счетов, нашла отражение при подведении итогов коэффициента трудового участия и влияет на премирование осмотрщиков.

– Какой результат ожидается от внедрения новой технологии?

– Результат должен быть один: уменьшение количества отказов, случаев событий и задержек в пути следования в подвижном составе, что в итоге должно повлиять на повышение безопасности движения поездов, улучшить показатели нашей работы.

– Какая этому предшествовала подготовка?

– Конечно, мы не просто перешли в одночасье на новую технологию работы и ввели ее

с 1 августа, мы готовились к этому событию. Распоряжение о переходе на новую технологию поступило в мае, а опробована она была уже в июле. Мы в опытном режиме работали и смотрели, как и что получается, проводили мониторинг.

– Есть ли положительные перемены?

– Можно сказать, что да. Например, раньше у нас были постоянные проблемы с неисправностями воздухораспределителя. Анализ работы показал, что 68 процентов всех отказов и задержек в первом полугодии 2010 года связано именно с этим. При работе по старой технологии было сложнее выявить замедленный отпуск тормозов в составе поезда. Теперь же у осмотрщика больше шансов выявить неисправные воздухораспределители, и это в итоге уменьшает риск отказа вагонного оборудования во время движения поезда. В частности, уже в июле мы выявили гораздо больше неисправных воздухораспределителей, чем это было сделано в другие месяцы.

Таким образом, с вводом новой технологии мы получили два больших плюса: во-первых, персональную ответственность осмотрщика за обслуживание подвижного состава, что является хорошим стимулом, и, во-вторых, более эффективную работу с тормозным оборудованием, что позволяет вовремя выявить неисправности.

– А трудности при внедрении новой технологии возникли?

– Да, они есть. Взять, к примеру, Батайск. Для работы по новой технологии нужна определенная численность персонала. А людей не хватает, и нам приходится пока трудиться в сокращенном режиме. Технология действует, но, чтобы получить от нее отдачу полностью, как было задумано, нужно еще принимать на работу и обучать людей. Проблема обозначена, о ней знают в департаменте вагонного хозяйства ОАО «РЖД». Работаем в этом направлении с экономистами и службой управления персоналом. Но разрешение на прием людей получить непросто, поскольку существуют определенные ограничения.

Что касается Лихой и Краснодара, то там подобных проблем нет. В Лихой раньше проводился набор осмотрщиков, а в Краснодаре объемы меньше, и штата для внедрения новой технологии вполне хватает.

– Какие еще изменения предстоят в ближайшее время?

– В этом году мы заканчиваем строительство пункта подготовки вагонов в Батайске, где будут производиться комплексный осмотр и подготовка вагонов под погрузку.

Это новый объект, включающий две вагоноремонтные

машины, домкраты, кран, сварочное и другое оборудование. Тут мы сможем готовить и отправлять поезда на длинные гарантийные плечи.

Планируем сдать его в эксплуатацию в октябре.

Примерно в такие же сроки должен быть готов новый ПТО в Сочи. Этот объект строится в рамках подготовки к Олимпиаде. В ПТО Туапсе проводится серьезный капитальный ремонт, это во многом связано с подготовкой к сетевому конкурсу осматриваемых.

В прошлом году наши работники в конкурсе на лучшего осматривателя на сети дорог заняли первое место, значит, по традиции очередной конкурс пройдет в сентябре в этом году на СКЖД.

До конца года будут созданы полигоны для обучения осматривателей в ПТО Батайск, Лихая и Минеральные Воды.

Много поступает к нам оборудования. Это и компрессорные установки, и вагоноремонтные машины и прочее.

– Что можно считать принципиально новым в плане технологии?

– Это, как правило, связано с цифровыми технологиями. Например, система АСКПС (автоматизированная система контроля подвижного состава).

Существует система диагностики подвижного состава на ходу поезда. Мы на сегодняшний день имеем КТИ – лазерную обработку гребней подвижного состава при движении поезда. В Батайске действует автоматизированная система обнаружения отрицательной динамики. Совместно с РГУПСом занимаемся тепловой диагностикой подвижного состава. Возможно, что к концу года она будет введена в эксплуатацию.

В следующем году по программе безопасности ожидается поступление пункта акустического контроля подвижного состава. В его основе – считывание шумов и обработка сигналов, а программное обеспечение позволяет определить, как ведет себя, в частности, буксовый узел. Эта разработка сделана в оборонном комплексе. На сети она есть пока только на Северной дороге.

У нас есть идея, и мы хотим ее воплотить в жизнь, чтобы все современные диагностические средства, которые сегодня существуют в России, были внедрены у нас в Батайске. Это поможет внедрению так называемых «безлюдных» технологий, которые будут работать в автоматизированном режиме.