

Олег Алексеенков: Вагоны повреждают во время выгрузки

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир Тихов

В первом полугодии на станциях и подъездных путях промышленных предприятий в границах СКЖД выявлено 2142 поврежденных грузовых вагонов, что почти на 12 процентов больше, чем в аналогичный период прошлого года.

Об этой проблеме мы беседуем со старшим инспектором СКЖД по сохранности вагонного парка Олегом Алексеенковым.

– Где сегодня больше всего повреждают парк?

– По объему всех превосходят в Краснодарском регионе управления, там выявлен 1631 поврежденный вагон, это примерно столько же, сколько и в прошлом году.

По приросту всех опережает Ростовский регион управления: общее количество таких вагонов возросло в два раза. В нынешнем году тут выявлено 404 единицы подвижного состава с различными повреждениями, а в аналогичный период прошлого года было около 200.

В Минераловодском регионе снижено число выявленных поврежденных вагонов по сравнению с прошлым годом их стало меньше на семь процентов: всего 74 за полугодие. Более чем в полтора раза возросло количество поврежденных вагонов у махачкалинцев. А вот в Грозненском неудовлетворительно организована работа, с конца прошлого года там не выявлено ни одного пострадавшего вагона! Но ведь такого просто не может быть.

– Кто же виновен в происходящем?

– Конечно, в основном это грузополучатели. Особенно часто калечат подвижной состав в портах. Показательны цифры по тому же Краснодарскому региону: тут в первом полугодии по вине промышленных предприятий повреждено 1623 вагонов, а по вине железнодорожников – лишь 8. Но есть и тенденция, которая нас беспокоит. Резко возросло количество повреждений подвижного состава на путях общего пользования. Так, по вине подразделений ОАО «РЖД» в первом полугодии на дороге повреждено 34 вагона, и это на 26 больше, чем в прошлом году.

Половина из них приходится на дирекцию перевозок: повреждения происходят на станциях СКЖД в результате сходов при маневровой работе (Новороссийск, Нальчик), распусках с горок (Минераль-

ные Воды) а также вследствие образования ползунов на колесных парах (Лихая). Основные причины повреждения колес и появления одностронних ползунов – превышение скорости наезда на тормозной башмак и движение вагона «юзом».

Бывают и другие случаи. Скажем, в Сулине пострадало шесть вагонов в результате схода, произошедшего из-за нарушений дежурным по станции ряда требований безопасности движения. А у махачкалинцев был сход нескольких вагонов из-за плохого состояния путей сортировочного парка. Повреждался подвижной состав и в ходе выполнения грузовых операций; в частности, три вагона пострадали в Тимашевской по вине ПМС-51.

– Все же основная доля повреждений пришлась на промышленные предприятия и порты?

– Да, это так: на их подъездных путях в первые шесть месяцев нынешнего года повреждено 2108 вагонов, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил не менее 10 процентов. Больше всего таких случаев произошло по вине ОАО «ТАГ-МЕТ» (Таганрог) и «Кавказцемент» (Абазинка), Новошахтинского завода нефтепродуктов, ОАО «ОФ ШУ Обуховская» (Зверево). Из этого общего количества подвижного состава портами и стивидорными компаниями Азово-Черноморского региона повреждено 1769 вагонов. В прошлом году – 1635; так что, увы, и тут рост налицо. А из всех случаев порчи в портах более полутора тысяч полувагонов пострадали при рейферной выгрузке!

– В каких портах тоже есть свои «лидеры»?

– Одним из самых неблагоприятных по сохранности парка на сегодня является ОАО «Туапсинский морской торговый порт». Там с начала нынешнего года в результате варварского способа выгрузки и зачистки вагонов рейферами испортили почти тысячу вагонов! Сотни таких повреждений на счету Ейского и Азовского портов, немного меньше – у стивидорных компаний в Новороссийске и Ростове.

– Что можно сделать для улучшения сохранности парка?

– Основная задача: контроль сохранности подвижного состава, своевременное выявление поврежденных вагонов, еще до выхода их на общую



сеть ОАО «РЖД» после грузовых операций.

На дороге разработан комплекс мер по обеспечению сохранности вагонного парка. В пунктах технической передачи припортовых станций Туапсе и Новороссийск внедрена система видеонаблюдения, что помогает контролировать состояние вагона. На сортировочных станциях СКЖД используются переносные измерители скорости движения типа «Искра-1». Для предотвращения повреждения колесных пар вагонов при торможении их башмаками в Воронежском парке станции Лихая установлены модули системы для предотвращения ползунов.

– На дороге работают 13 пунктов технической передачи вагонов для взаимодействия с разными предприятиями и портами. Как строится эта технология?

– На таких станциях, как Новороссийск, Туапсе, Ейск, Белореченская, Таганрог, пункты технической передачи укомплектованы работниками, которые контролируют непосредственно сохранность вагонов. В остальных пунктах осмотрщики, помимо проведения технического обслуживания поездов, ведут прием и передачу вагонов на подъездные пути промышленных предприятий. Всего в таких пунктах технической передачи контроль сохранности парка осуществляют 35 осмотрщиков.

Кроме того, такими функциями на дороге наделены 36 осмотрщиков вагонов с разъездным характером работы и 5 осмотрщиков в сортировочных парках. Всего – 76 человек.

– Есть ли кадровые проблемы и трудности с подготовкой специалистов, занимающихся выявлением повреждений вагонов?

– Конечно, по большому счету, работников в вагонном хозяйстве, чтобы охватить весь выводимый с подъездных путей подвижной состав, недостаточно. Но для того и существует система непрерывного контроля сохранности парка, которая подразумевает участие в приемке вагона представителей ряда профессий, таких как приемосдатчик груза и багажа, составитель поездов.

Тем не менее в ходе недавних проверок выявлено: приемосдатчики груза, составители поездов слабо обучены методам обнаружения повреждений. На рабочих местах не хватает наглядных стендов и справочной информации по наиболее характерным неисправностям вагонов. Неудивительно, что с начала текущего года представители указанных профессий выявили всего 26 вагонов (приемосдатчики – 16, составители поездов – 10 вагонов).

А в Краснодарском и Махачкалинском регионах управления специалисты указанных профессий не участвуют в выявлении повреждений.

В общем, есть повод для размышлений.

– Кроме повреждений, еще имеет место утрата вагонных деталей, в том числе, вследствие банальных хищений.

– Несомненно, утрата деталей и узлов с вагонов тоже наносит немалый ущерб. Происходит этого потому, что руководители ряда станций и вагонных депо неудовлетворительно выполняют требования отраслевых приказов и указаний ОАО «РЖД», направленных на обеспечение сохранности грузового парка.

В нынешнем году на дороге разуккомплектовано более полу-сотни вагонов. С них снято 12 магистральных частей воздухо-распределителей, девять смотровых и крепежных крышек, детали тормозной рычажной передачи. Ущерб от этих хищений составил сотни тысяч рублей.

Утрата деталей с подвижного состава произошла на станциях Юбилейная (25 вагонов «запаса»), Локомотивстрой (три вагона), Невинномысская (девять), Палагиада (два вагона), Матвеев Курган (три), Ростов-Товарный (два вагона) и Сальск (три). Аналогично пострадало несколько вагонов на станциях Таганрог и Ростов-Западный. Как видим, больше половины таких случаев в первом полугодии произошло на станциях в зоне Ростовского региона управления.