

# Машинисты ставят себе отметку

**СТИМУЛЫ**

И эта оценка – самая объективная

Александр Панченко

Формуляры и команды качества помогают лучше работать в Таганрогском цехе эксплуатации локомотивного депо Батайск.

Рассказывает начальник цеха Таганрог депо Батайск Владимир Путилин:

– Интересную работу мы проводим в маневровой колонне, которая включена в пилотный проект по внедрению менеджмента качества на железнодорожном узле Таганрог.

Первое, что мы сделали в этом направлении, был формуляр качества для машиниста, который ведется каждую поездку или смену. Машинисты в ходе работы сами все фиксируют, поэтому они более четко контролируют ведение поезда,

маневры и выполнение регламента переговоров, экономию топливно-энергетических ресурсов, безопасность движения.

Следующим шагом было создание команд качества, в состав которых вошли машинисты. На тех двух станциях, где у нас меняются локомотивные бригады – Таганрог и Марцево. На станции Таганрог трудятся в смене три машиниста, а на станции Марцево – четыре.

Для чего нужны такие команды? После отработанной смены машинисты собираются и совещаются. На повестке стоит вопрос – что мы могли сделать за эту смену лучше, и что нам в этом по-



ФОТО ИРИНЫ МЕНЬШИКОВОЙ

мешало? Причины могут быть разные: проблемы с техническим состоянием тепловоза, недостаточно оперативные действия дежурной по станции или составителя, понижение скорости движения из-за плохого состояния пути.

Кстати, деятельность маневровой колонны легче анализировать, чем, например, поездной. Потому что показатели работы маневровых бригад рассчитываются отдельно по каждой станции. И ежедневно руководство цеха имеет возможность получить и оценить эти цифры.

Машинисты сами по десятибалльной шкале ставят себе оценку, как

отработали смену. Понимаете, когда оценку дает руководитель – это всегда делается как бы со стороны. А когда собираются несколько машинистов и глядя в глаза друг другу говорят, как прошла смена, это уже оценка изнутри.

Члены команды подают свои предложения по улучшению работы в нашу цеховую группу качества, и мы с инструкторами их внимательно изучаем, а отдельные, касающиеся изменений и улучшений технологического процесса на станциях, берем на заметку и выносим на рассмотрение узловой группы качества. Среди предложений машинистов есть немало де-

льных. Некоторые из них уже были внедрены на станциях узла.

Еще одна важная информация, которую мы получаем от машинистов, – о техническом состоянии тепловозов. Обо всех недостатках, возникших из-за плохого ремонта и обслуживания, мы сообщаем в команду по качеству депо.

Руководители цеха и машинисты-инструкторы каждую неделю собираются, анализируют все поступившие данные, фиксируют, что выполнено и что нужно сделать.

Существует для работников и материальная мотивация – премирование лучших по итогам работы

**ФАКТ**  
Маневровые локомотивы депо работают на станциях Успенская, Матвеев Курган, Неклиновка, Марцево, Таганрог. В колонне насчитывается 31 машинист и восемь помощников.

за квартал, и в том числе за участие во внедрении на узле системы менеджмента качества.

Но не менее важно, по мнению Владимира Путилина, и моральное стимулирование:

– На то, как человек трудится влияет его настроение. И, если его хвалят, если фотография его висит на доске поче-

та, это невольно заставляет лучше работать. Да и другим, кто пока не попал в передовики, тоже хочется, чтобы их уважали. Это стимул, который не стоит недооценивать. На заседании группы качества цеха мы решили разработать критерии оценки лучшего по профессии среди машинистов. Инструкторы дали свои предложения, в итоге утверждено положение, которое состоит из 11 пунктов.

Что это даст в итоге? Каждые несколько месяцев мы будем рассматривать, кто достоин быть первым в поездных и маневровой колонне. Постоянных лидеров мы будем выдвигать на поощрение: например, почетную грамоту или часы начальника дороги. Если успехи будут стабильными, то будем добиваться присвоения им звания почетного железнодорожника, заслуженного работника транспорта, почетного работника СКЖД. Разумеется, портреты лучших поместим на доску почета.

Это лишь первые шаги по внедрению системы менеджмента качества, которые делаются в Таганроге, но успешное начало тут очень важно.

– Пускай сейчас лишь 20-30 процентов машинистов из всего нашего коллектива начали активно заниматься качеством, но это та сила, которая повернет в лучшую сторону всю нашу дальнейшую деятельность, поможет понять остальных и стабильно работать, – считает Владимир Путилин.

## Диспетчерские шаги

**ОПЫТ**

Александр Николаев

Пошаговое описание действий по системе менеджмента качества помогает в работе маневровому диспетчеру железнодорожной станции Таганрог Людмиле Валовой.

В кабинете маневрового диспетчера, кроме схемы управления узлом, на стене висит памятка работнику железнодорожной станции, перечисление функциональных обязанностей, пошаговое описание действий диспетчера и другая атрибутика – в общем, то, что может понадобиться в любой момент.

Смена №1, которой руководит Людмила Валова, счи-



ФОТО ИРИНЫ МЕНЬШИКОВОЙ

тается одной из лучших на узле. Она управляет маневровым движением от Успенской

до Морской, включая станции Матвеев Курган, Неклиновка, Марцево и Таганрог.

В основном она занимается местной работой, но при необходимости подключается и к другим делам, которые относятся к движению поездов. Разумеется, в поле ее зрения остается принятие и отправление поездов на станциях и постоянная связь с поездным диспетчером.

Сегодня работа маневрового диспетчера на станции во многом автоматизирована. Современные АСУ дают возможность получить практически любую информацию. Например, увидеть подход поездов на станции Марцево и Таганрог, которые идут из Лихой, Батайска и Иловайска. Или оценить, какой простой вагона получается на станциях, точнее спланировать местную работу и повлиять на выполнение

качественных показателей.

Несмотря на компьютеризацию, диспетчер пока не обходится без линейки и ручки. Но, возможно, в будущем удастся отложить в сторону эти привычные инструменты: когда график работы станций будет введен в компьютер.

Людмила Валова стала маневровым диспетчером в 1985 году, а на железной дороге трудится с 1967-го. Она потомственная железнодорожница – ее родители всю жизнь проработали на СКЖД. Муж – ветеран магистрали, в свое время был заместителем начальника станции Таганрог по грузовой работе, а сейчас на заслуженном отдыхе. Профессиональную эстафету старшего поколения подхватили один из сыновей и невестки.