

# Проблемы устранять единой сменой!

Так решили работники хозяйства перевозок Северо-Кавказской магистрали

## ПЕРЕВОЗКИ

Начало на стр. 1

По рейтингу внутри дороги наибольшее отставание сложилось на Минераловодском отделении. Кстати, в совещании приняли участие начальники отделений или их первые заместители.

Валерий Юсупов привел немало примеров того, как не надо работать: многие из таких случаев были выявлены во время осеннего осмотра СКЖД. Уже из его выступления (и другие участники совещания подтвердили это) стало ясно, один из главных источников проблем – недостаточное взаимодействие между диспетчерским центром и отделениями дороги, а также теми, кто управляет перевозками на уровне станций. Главная точка преткновения – недостаточно оперативный развоз местного груза. Вагоны – и груженные, и порожние – порой долго простаивают на станциях и подъездных путях, вовремя не забираются и не отправляются. В свое время специально для этой задачи на отделениях были созданы центры по работе с местным грузом, так называемые ЦУМРы. Но тех надежд, которые возлагались на них, эти центры пока не оправдали.

Обо всем этом говорил в своем докладе заместитель начальника дороги по перевозкам Игорь Филатов.

Один из главных признаков неблагополучия то, что на дороге регулярно не обеспечивается своевременный развоз местного груза (ежедневно к заданию на СКЖД не обрабатывается до 350 вагонов, из них – 149 полувагонов).

На низком уровне идет этот процесс на Махачкалинском и Минераловодском отделениях, нечем похвастать и Краснодарскому.

Руководство хозяйства беспокоит



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Делегация новороссийских движенцев

замедление работы на ряде важных узлов. Пожалуй, одна из наиболее сложных точек сегодня – станция Тихорецкая, где «сходятся» грузопотоки, которые движутся на юг с севера и востока. Здесь простой вагона на 15,5 часа больше, чем он должен быть по плану. Возможно, дальнейшее развитие станции и ее парков поможет решить эту проблему.

Ситуация осложняется тем, что процесс перевозок тормозится и на стыках между станциями и железнодорожными подъездными путями предприятий. И по итогам 9 месяцев простой вагонов там в целом по дороге превысил уровень прошлого года на 0,73 часа. На отдельных подъездных путях этот показатель составляет 20 и более

часов. А, например, на станции Буденновск у ООО «Ставролен» – почти 30 часов.

Несколько лучше других в этом отношении выглядит Ростовское отделение, его начальник Александр Ламанов, выступая на совещании, отметил, что у них центр по развозу местного груза работает, и результат есть. Но в данном случае руководитель отделения постоянно лично контактирует с диспетчерами дорожного центра управления перевозками. У его коллег, находящихся в других городах, такой возможности нет.

Разумеется, специалисты службы перевозок в качестве одного из вариантов предлагают отдать ЦУМРы под крыло дорожного диспетчерского цен-

тра. Только вот улучшится ли от этого управляемость и усилится ли взаимодействие?

С этой точки зрения более перспективным представляется решение создать единые комплексные смены, куда будут входить все работники, связанные с перевозками, на всех уровнях управления: от регулировщика скорости движения до сменного руководителя дорожного центра управления перевозками.

По большому счету, эта идея не нова: много лет назад такие смены успешно действовали и продвигали вперед грузопотоки – даже большие, чем сейчас.

Одновременно планируется усилить материальную заинтересованность всех участников смены в хорошем конечном результате ее работы и усовершенствовать систему премирования.

К проблемам с качественными показателями на СКЖД добавляется сегодня срыв графика. Например, по пассажирским поездкам на дороге за 9 месяцев его выполнение составило 99,2 процента, что на 0,3 процента хуже, чем в прошлом году. Не лучше обстоит дело и с пригородным движением.

Основная причина этих проблем – отказы различных технических устройств.

Участники совещания довольно активно откликнулись на призыв Валерия Юсупова, и многие взяли слово.

## МНЕНИЕ

Наталья Путинцева, дежурная по станции Батайск:

«Одна из проблем, которые мешают нам работать, – качество поездной радиосвязи.

Иногда по два-три раза приходится вызывать машиниста, чтобы сообщить ему план работы.

Правда, как водится, у линейных работников жалоб было больше, чем предложений, но все, о чем они говорили, имело прямое отношение к эксплуатационным проблемам.

## ЦИФРЫ

Наихудшее положение с выполнением качественных показателей эксплуатационной работы сложилось на Краснодарском и Минераловодском отделениях дороги:

**Краснодарское отделение** не справилось с оборотом вагона – 95,8 процента, участковой скоростью – 95,6 процента, средним весом поезда – 98,7 процента и производительностью локомотива – 91,9 процента.

**Минераловодское отделение** – с оборотом вагона – 92,2 процента, участковой скоростью – 98,4 процента, средним весом поезда – 98,7 процента, производительностью локомотива – 93,7 процента.

**Ростовское** не выполнило оборот вагона – 98,4 процента, средний вес поезда – 98,7 процента и производительность локомотива – 95 процентов.

**Махачкалинское** – оборот вагона – 99,0 процента, участковая скорость – 99,5 процента, производительность локомотива – 98,8 процента.

