

Полигон для локомотива

Именно он будет определять в будущем ремонтную политику

СОВЕЩАНИЕ

Николай Конкин,
Ирина Резниченко

Как сообщалось, на базе Ростовского электровагоноремонтного завода под председательством вице-президента ОАО «РЖД» Алексея Воротилкина состоялось сетевое совещание, посвященное выполнению программы ремонта тягового подвижного состава в нынешнем году и перспективам развития локомотиворемонтной отрасли до 2010-2015 года.

КОНСОЛИДАЦИЯ ПЛЮС ИНИЦИАТИВА

Обращаясь к директорам локомотиворемонтных заводов, вице-президент ОАО «РЖД» Алексей Воротилкин проанализировал итоги работы заводов дирекции «Желдорреммаш» за 9 месяцев текущего года.

Так задание по ремонту электровагонов выполнено, а вот с ремонтом тепловозов справились лишь на 99,6 процента. В качестве проблемы вице-президент отметил недостаточную ритмичность выпуска локомотивов и превышение нормы простоя их в ремонте. За этот же период не удалось выполнить задание по поставке в депо дорог ремонтных комплектов.

Главными задачами остаются – эффективное использование производственных мощностей, повышение качества ремонта локомотивов, обеспечение ритмичного выпуска продукции.

Алексей Воротилкин высказал пожелание, чтобы директорский корпус не ожидал решений «сверху» – из департамента, дирекции «Желдорреммаш». Необходимо самим больше проявлять инициативы, чтобы успешно закончить текущий год. Ведь в этом году дорогам были выделены сер-



Тяговые двигатели проходят испытания на стенде

езные средства на организацию производственного цикла. По большому счету, удовлетворена потребность в проведении тяжелых видов ремонта как на заводах, так и в локомотиворемонтных депо сети. Тем не менее ряд заводов пока не дали ожидаемых результатов.

В причинах отставания необходимо разобраться и выйти на заданный уровень с учетом корректировки программы ремонта и модернизации локомотивов на текущий год. Сегодня нет более важной задачи, чем обеспечить за оставшееся до конца года время безусловное выполнение программы ремонта тягового подвижного состава.

КПД ЗАВОДСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

На совещании шла речь о концепции на перспективу и содержании технически ис-

правного локомотивного парка дорог на 2009-2015 годы и далее. Эту задачу можно решить только сообща. В связи с этим в работе сетевого совещания приняли участие директора заводов и руководители дирекции «Желдорреммаш», департамента локомотивного хозяйства и Желдорснаба, заместители начальников дорог по локомотивному и вагонному хозяйству.

Обращаясь к присутствующим, Алексей Воротилкин отметил, что новая концепция опирается на сегодняшние условия. Практически возрождена промышленность, обеспечивающая нужды отрасли. Так, Новочеркасский электровагоностроительный завод, входящий в состав «Трансмашхолдинга», сегодня уже вышел на предпроектную мощность. По итогам 2008 года ожидается выпуск 450 новых локомотивов для ОАО «РЖД».

Настало время перейти к следующему этапу – эксплуатации технически исправного локомотива с продлением срока службы. Об этом шла речь и в ходе сетевого совещания, и во время встречи его участников с новочеркасскими электровагоностроителями непосредственно в цехах, и с ростовскими электровагоноремонтниками на РЭРЗе.

Именно таким образом обсуждались перспективы развития локомотиворемонтного комплекса отрасли, концепция будущей организации сервисного обслуживания электровагонов.

– Думаю, нет необходимости никого убеждать, что существующая система обновления локомотивного парка и созданная ремонтная база принесли положительные результаты – 20 тысяч локомо-

тивов на сегодняшний день в России на ходу. Это в принципе неплохой показатель. Но нужно дальше совершенствовать систему, чтобы она работала устойчиво, – считает Алексей Воротилкин.

Нужно, не разрушая старой системы организации ремонта локомотивов, создать новую, которая позволит снизить издержки производства до 70 процентов. Производственные резервы в предприятиях дирекции «Желдорреммаш» используются пока еще не полностью. Особенно это касается внутризаводской кооперации.

Ремонтные заводы не в полной мере удовлетворяют запросы локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» в запасных частях и деталях, поэтому компании приходится размещать заказы на других отечественных предприятиях. В итоге, выделенные на ремонт деньги уходят в другие отрасли, хотя планировалось, что они будут использованы на развитие собственной производственной базы локомотиворемонтных заводов компании.

С этим нельзя мириться. Заводам «Желдорреммаш» необходимо обновлять и расширять номенклатуру деталей, чтобы покрыть дефицит закупаемых пока на стороне.

НОВОЕ МЫШЛЕНИЕ И ИДЕОЛОГИЯ

В недалекой перспективе заводы «Желдорреммаш» должны значительно повысить качество капитального ремонта электровагонов, ввести гарантийные паспорта, с учетом времени пробега и эксплуатации машин, с учетом всех типов ремонта.

По аналогичному принципу будет строиться и работа базовых ремонтных депо, чтобы

также поднять качество ремонта, продлить срок службы тягового подвижного состава.

На эти цели дорогам выделено 2,5 миллиарда рублей, деньги пошли на реконструкцию, оснащение и закупку нового оборудования для 56 базовых депо сети.

Такая политика должна дать возможность увеличить объемы грузоперевозок и пассажирооборот на всей сети дорог. Но для достижения этой цели, подчеркивалось на совещании, нужны новое мышление и новая идеология.

А именно в этих условиях базовые локомотивные депо должны работать не на отдельный участок либо плечо обслуживания, а на целый полигон, и заниматься локомотивами, обращающимися на этом полигоне, границы которого могут включать в себя несколько дорог. Ведь базовые депо для того и созданы, чтобы повысить качество ремонта электровагонов, продлить срок их службы, улучшить эксплуатационную работу. В конечном счете, это и будет новой системой сервисного обслуживания локомотивов.

На совещании шла речь о том, что нужно повысить уровень эксплуатации локомотивов. Недопустимо, к примеру, что в сентябре текущего года на сети дорог России выявлено 52,7 процента отказов в работе тягового подвижного состава. Сегодня доля отказов у локомотивщиков выше, чем во всех других хозяйствах. Прошедший комиссионный осмотр вскрыл ряд недостатков в эксплуатации электровагонбригадами. Многие машины, в том числе и пассажирские, получили неудовлетворительные оценки за культурное состояние.

Известны случаи, когда электровагоны ради сиюминутной выгоды загружали непосильной работой, а ведь это заканчивается внеплановыми затратами на ремонт и серьезными экономическими потерями. Использование машин должно быть просчитано. Исходя из этого на совещании приняли решение разработать регламент взаимодействия между заводами и дорогами, посвященный взаимной ответственности за качество ремонта электровагонов и эксплуатацию.

На сетевом совещании определена концепция развития локомотиворемонтных заводов дирекции «Желдорреммаш» и базовых ремонтных депо с учетом организации сервисного обслуживания электровагонов. Обсуждены также вопросы подготовки к зиме и работы в условиях предстоящих холодов.

Также принято решение провести совместное совещание руководителей дорог и заводов «Желдорреммаш», посвященное качеству ремонта на заводах и эксплуатации гарантийных локомотивов в первом квартале будущего года.

