

Потери могут стать разорительными

СОВЕЩАНИЕ

Марина Кулакова

Подведение итогов работы локомотивного хозяйства за десять месяцев и осеннего комиссионного осмотра совпало с селекторным совещанием президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, на котором глава компании заострил внимание на необходимости повышения конкурентоспособности на рынке перевозок и оптимизации затрат.

Это, как подчеркнул в своем выступлении начальник дороги Владимир Голоскоков, имеет к локомотивщикам прямое отношение. Более половины всех случаев брака на дороге «привезли» именно они. Это обошлось СКЖД в сотни миллионов рублей потерь. Особенно ситуация обострилась в октябре.

У БРАКА ВСЕГДА ЕСТЬ ФАМИЛИЯ

Разговор на совещании состоялся жесткий. Потому как остановка в хозяйстве далека от благополучной. Особенно это касается качества ремонта, которое к хорошему никак не отнесешь.

Во время комиссионного осмотра начальника дороги было вскрыто немало нарушений, выявлено множество проблем, связанных с состоянием парка подвижного состава и уровнем профессионализма работников. Ведь даже в этот период, когда все силы были мобилизованы на подготовку к зиме, и, казалось бы, все должны трудиться с особой бдительностью, у локомотивщиков произошел случай брака. Излом токоприемника на локомотиве приписки депо Тимашев-



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Машинисты-инструкторы локомотивного депо Гудермес Жунаету Абдрахманов, Вахарсолт Абдулмажидов и Умар Хатаев

кая на станции Заречная создал серьезные проблемы в поездной работе.

— При расследовании обстоятельств этого происшествия было вскрыто немало нарушений, — сообщил начальник дороги. — И это на локомотиве, только что пошедшем комиссионный осмотр! Я не раз обращался к начальникам депо с предложением — ввести клеймо качества для слесарей-наладчиков и мастеров ремонта. Отремонтировал узел — оставь собственную метку. Это будет дисциплинировать и стимулировать ремонтников. Но ответной реакции пока нет.

За месяц комиссионного осмотра на совести локомотивщиков девять случаев брака, четыре из них — в электровозах депо Тимашевская. А всего за десять месяцев в хозяйстве их произошло 37, отмечалось на

совещании. Необходимо не выпускать за стены депо машины в предотказном состоянии.

СТАТИСТИКА НЕ РАДУЕТ

Начальник службы локомотивного хозяйства Александр Годунок в своем выступлении назвал безусловных «лидеров» по числу случаев брака. С огромным отрывом на печальном первом месте по итогам десяти месяцев находится депо Тимашевская, на счету которого 10 случаев. Три из них квалифицируются как особые. На втором месте депо Сальск — 5 случаев. За остальными числятся по два-три. Причем величина этих цифр не находится в прямой зависимости от количества единиц подвижного состава и интенсивности движения на участке.

Число затруднений в работе

тоже исчисляется двузначной цифрой — 88 (в прошлом году за аналогичный период было 72). На счет ремонтного персонала отнесено 57, эксплуатационников — 31. Основная причина — отказы электрооборудования, дизель-генераторных установок. «Чемпионом» по этим дефектам стало локомотивное депо Батайск, на счету которого 9 остановок поездов по вине эксплуатационников и 7 — по вине ремонтников.

СИСТЕМА КАЧЕСТВА

По-прежнему остается актуальной проблема износа основных фондов и технических средств. Но особые нарекания вызывает отношение бригад и к техническому, и к эстетическому состоянию подвижного состава.

— К сожалению, во многих депо давние традиции бережного отношения к электровозам и тепловозам не поддерживаются, — посетовал Владимир Голоскоков. — А ведь они существовали на протяжении ряда десятилетий. Их нужно возрождать, они должны перерасти в систему качества, внедряемую как на дороге в целом, так и в локомотивном хозяйстве. Но такое почему-то происходит не во всех депо. Я никогда не соглашусь с подобным положением дел.

ЛИЦОМ К ЛИЦУ

По сравнению с прошлым годом выросли показатели переработок локомотивных бригад. По оперативным данным за 10 месяцев текущего года, количество часов сверхурочной работы машинистов и помощников превышает уровень прошлого года на 11,6 тысячи часов, или на два процента.

— Из чего складываются эти цифры? — с таким вопросом к залу обратился начальник дороги.

Значительная часть — 60 процентов из них — напрямую свя-

зана с нарушениями в технологическом процессе. Это производственные потери, отказы в работе техники, несогласованность действий с диспетчерским аппаратом.

Именно по этой причине, пообещал Владимир Голоскоков, на ближайшее время запланировано совместное совещание локомотивщиков с работниками службы перевозок, чтобы они смогли высказать друг другу как претензии, так и предложения по улучшению работы.

ЗАМЕЧАНИЙ НЕТ?

Какие ситуации обычно приводят к случаям брака? В основном невнимательность машиниста, несоблюдение регламента переговоров и плохое знание технико-распорядительных актов станций. И здесь многое зависит от машинистов-инструкторов.

На совещании подчеркивалось: практика показывает, что при проверке регламента переговоров инструкторы нередко сдают акты с пометкой: «Замечаний нет». Однако при повторной проверке выясняется, что нарекания есть, и немало. Ежемесячный отчет инструкторов у начальника депо зачастую не содержит должной конкретики, а представляет собой благодушный отзыв о работе бригад. Таким образом, не происходит реальная оценка их работы. Поэтому работа машинистов-инструкторов в целом по дороге признана неудовлетворительной.

В хозяйстве сложилась практика, когда руководители, давая поручения подчиненным, снимают с себя ответственность, надеясь на то, что машинист и помощник, мастер или бригадир сами все поймут и сделают, как надо. Нужно понять, что важно все держать под контролем. Избавление от формализма в работе позволит переломить негативные тенденции. А с целью повышения технического уровня руководителей в месячный срок решено провести зачеты среди заместителей начальников депо по ремонту и мастеров.

АРИФМЕТИКА НАРУШЕНИЙ

Экономисты подсчитали, а Владимир Голоскоков озвучил нерадостную статистику: по вине локомотивщиков дорога потеряла 318 миллионов рублей. Сейчас, в условиях глобального кризиса, когда компания пытается минимизировать свои расходы, подобные потери могут стать поистине разорительными.

Основными причинами такого положения участники совещания назвали низкое качество проведения технического обслуживания и ремонта подвижного состава, неудовлетворительные знания непосредственных исполнителей и командиров среднего звена. И выработали комплекс мер, чтобы исправить ситуацию.

