

# Безопасность движения и экономика депо

## КОНЦЕПЦИЯ

Николай Конкин

На встрече коллектива локомотивного депо Ростов с начальником дороги Владимиром Голоскоковым ростовчанам были поставлены задачи: повысить качество ремонта и поднять уровень безопасности движения, снизить непроизводительные расходы и увеличить доходность перевозок в пригородном сообщении.

## ИЗБЕЖАТЬ ЛИШНИХ ЗАТРАТ

Излишний простой в ремонте всегда создавал проблемы. Но сегодня, в условиях кризиса, он просто недопустим. В первую очередь из-за того, что приносит дополнительные непроизводительные затраты.

– Это должен понимать каждый. И то, что в депо есть сверхнормативный простой подвижного состава в ремонте, приводит к тому, что срывается график выпуска нужного числа электропоездов и секций, меньше перевозится пассажиров, меньше доходы, – отметил начальник СКЖД Владимир Голоскоков.

Непроизводительные расходы отрицательно сказываются на дальнейшем развитии ремонтной базы, улучшении техно-



Высокий уровень культуры обслуживания и технического состояния машин должен стать законом

логии ремонта, на внедрении инновационных проектов, которые, несмотря на кризис, будут осуществляться, – это особо подчеркнул руководитель магистральной.

У ростовчан еще пока слабо внедряется опыт коллектива Светлоградского депо, когда каждый ставит личную пломбу на отремонтированных деталях или узлах. Это поможет поднять ответственность каждого за выполненную работу и обеспечить качество ремонта. Личное клеймо может не только дисциплинировать, но одновременно материально стимулировать слесарей. В депо Ростов светлоградский метод начали использовать лишь с ноября. А пока здесь вместо положенных 13 часов держат поезд в ремонте целых 19.

Случается, что и недавно вышедшие из ремонта электрички ломаются в пути. Начальник локомотивного депо Александр Бударин сам привел пример, когда в канун Дня железнодорожника электропоезд ЭД9М №0043 был выпущен после ремонта на линию в таком состоянии, что бригада не смогла устранить неисправность в пути следования, и поезд пришлось буксировать обратно в депо отдельным локомотивом.

В качестве одной из причин подобных ситуаций был упомянут недостаточный контроль со стороны мастеров за ходом и качеством ремонта. Пока в депо с натяжкой соблюдаются сроки проведения ремонта в объеме ТР-1, а с более объемным ТР-2 дела обстоят гораздо хуже.

## ОТВЕЧАТЬ ЗА СВОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД

Только в октябре 6 локомотивных бригад депо получили дисциплинарные взыскания за невыполнение требований технического обслуживания (ТО-1) при приемке и сдаче электропоездов, антисанитарное состояние внутри кабин.

По оценке специалистов, это связано с ростом числа проверок в связи с подготовкой к комиссионному осмотру. Попавшие в поле зрения локомотивные бригады были лишены премии за ненадлежащее выполнение служебных обязанностей.

– Дело не только в том, чтобы наказать. Надо вернуться к хорошей практике прежних лет, когда локомотивные бригады не нужно было заставлять наводить порядок в кабине, следить за внешним ви-

дом электропоезда. Этому способствовала практика закрепления локомотивных бригад за пригородными составами. Необходимо, чтобы такая система работала, это положительно скажется на уходе за электричками и их внешнем виде. Надо поставить задачу для всех – Ростовское депо в содержании локомотивов должно быть примером для всей дороги, – сказал Владимир Голоскоков.

## ЗАПИСИ В КНИГЕ МАШИНИСТА

– В прошлом году, на конец ноября, в Книге замечаний машинистов локомотивного депо Ростов было 6000 записей, сегодня их 3000 – вдвое меньше. Почему? – такой вопрос собравшимся задал главный ревизор дороги по безопасности движе-

ния Николай Залавский.

Причины могут быть разными. Например, возросшая усталость локомотивных бригад – ведь объем сверхурочных вырос за 10 месяцев в 1,8 раза. А может быть, повлияло то, что часто меняется состав: машинисты то и дело едут в рейс с новыми помощниками. Или же машинисты потеряли интерес к ведению записей потому, что нередко на их сигналы реагируют формально?

В любом случае – падение интереса к Книге замечаний машиниста – тревожный симптом. Ведь локомотивные бригады – традиционно надежный источник информации для руководства магистрали, и если они равнодушно смотрят на различные недостатки, то от кого тогда ожидать активной позиции? Кстати, в ОАО «РЖД» создается специальный фонд для премирования работников компании, особо отличившихся в поддержании безопасности движения.

Меньше у ростовчан стали выявлять нарушений и техники-расшифровщики скоростемерных лент. Ухудшилось качество обслуживания устройств безопасности – зафиксировано 13 случаев ведения пассажирских поездов по приказу дежурного по станции из-за выхода из строя этих приборов.

Не всегда качественно проводятся технические занятия с локомотивными бригадами. А есть, увы, и случаи приписок. Всех перещеголял один из машинистов-инструкторов, который, судя по его

собственным отчетам, в один и тот же день экзаменовал будущего машиниста в Ростове и осуществлял проверки локомотивных бригад на станциях Сальск и Таганрог.

## ПОБЕДИТЬ «ЗАЙЦЕВ»

– В доходах от пригородных перевозок есть ощутимые потери. А причин тут две. Во-первых, не всегда оперативно реагируем на изменения пассажиропотока. Во-вторых, – и этой главное – не сумели еще одолеть безбилетников. Для решения этой проблемы нужны мощные заслоны не только на Ростовском, но также на всех пригородных вокзалах, – считает начальник дороги Владимир Голоскоков.

По его мнению, необходимо перекрыть лазейки, которыми пользуются безбилетники, чтобы обойти турникеты и заслоны с проверяющими. Каждый железнодорожник должен помогать работникам пригородного хозяйства в борьбе с безбилетниками.

Стоит отметить, что уже в последующие дни коллективом Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении были организованы заслоны на вокзале в Батайске и на Ростовском пригородном вокзале. В электропоездах действовали усиленные бригады разъездных кассиров, и это сразу принесло ощутимую прибавку в кассовой выручке – за неделю она поднялась на 160 процентов. Теперь главная проблема в том, чтобы закрепить этот результат.



Излишний простой на ремонте в условиях кризиса просто недопустим

## ЦИФРЫ

На 40 процентов снизилось в Ростовском локомотивном депо число неисправных секций за 10 месяцев 2008 года, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

105,6 процента составила работа в тонно-километрах брутто, по сравнению с аналогичным периодом 2007 года.

Среднесуточный пробег электросекций вырос на 1,6 процента, а рельсовых автобусов снизился на 11,6 процента, в сравнении с аналогичным периодом 2007-го.

На 3-5 процентов вырос объем почти всех видов ремонта электросекций, но зато меньше стало случаев захода на внеплановый ремонт.

В депо ощутимо вырос простой электросекций на всех видах ремонта.