

Александр Павлов: Тяговые плечи станут длиннее

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

Карен Артарян

– Реально ли для такого большого и сложного хозяйства, как локомотивное, сократить расходы на 10 процентов?

– Это непростая, но вполне выполнимая задача. В хозяйстве сегодня много непроизводительных расходов. С этим нельзя было мириться и раньше, но сегодня, в условиях кризиса, такие потери просто недопустимы. Тут в первую очередь речь идет о сверхурочных часах работы машинистов и помощников, а также о частых отказах техники и заходах локомотивов на внеплановый ремонт.

– Но ведь эти проблемы были и до кризиса?

– Разумеется. Эти проблемы для нас не новы, и мы еще до наступления кризиса искали пути их решения. Именно это и позволило в краткие сроки создать антикризисную программу локомотивного хозяйства. Наиболее важным в ней представляется оптимизация использования бригад и локомотивов: это поездки на длинные плечи, езда «с оборота», перевод в ряде случаев машинистов на работу «в одно лицо». Благодаря этим переменам мы рассчитываем сэкономить в 2009 году 39,5 миллиона рублей. Важно, что в итоге будет условно высвобождено 214 человек из эксплуатационного штата, что позволит нам снизить сверхурочные часы работы локомотивных бригад.

– Где планируется ввести ездку «с оборота»?

– В первую очередь машинисты и помощники будут ездить таким образом на участке Батайск – Лихая – Батайск. Планируется, что так здесь будет работать треть бригад. Аналогичную технологию будем вводить на участках Минеральные Воды – Кавказская и Кавказская – Белореченская. А еще между Тихорецкой и Краснодаром. Плечи небольшие, и при правильной организации движения бригады должны успевать вернуться домой без отдыха в пункте оборота. Это даст возможность выполнять те же объемы перевозок меньшим числом людей.

– Вы упомянули правильную организацию движения...

– Технология, которая предлагается, предусматривает повышенную ответственность за четкое движение грузовых поездов со стороны как



Новая технология предусматривает повышенную ответственность за четкое движение грузовых поездов

локомотивного хозяйства, так и хозяйства перевозок. Если бригады, которые планируются на такую ездку, не будут вовремя успевать добраться до пункта оборота, то может возникнуть дефицит машинистов и помощников. И тогда не только выигрыша не получится, а могут быть и потери.

Это же касается и езды на длинные плечи. Тут нужен четкий расчет, и каждый такой поезд должен быть на особом контроле.

– А будут ли бригады успевать проехать на длинные плечи?

– По нашему расчету – будут. Да ведь есть на дороге опыт такой езды. Например, на участке Батайск – Минеральные Воды с поездами весом до 5500 тонн. Будем наращивать такое движение.

Из Тимашевской до Лихой бригады будут вести без смены порожняки длиной до 100 вагонов – до 4 поездов в сутки.

Еще один маршрут Тихорецкая – Котельниково, по нему поедут тихорецкие бригады (с отдыхом в Котельниково).

– А что будут делать сальские машинисты и помощники?

– Поедут из Сальска до Краснодара, минуя на ходу Тихорецкую. Все эти варианты разработаны с учетом нынешнего движения грузопотоков и вполне реальны. Но графики достаточно жесткие, и все нужно будет делать очень

четко. И экономить каждую минуту, а тут у нас еще есть резервы. Например, планируется уменьшить так называемое накладное время локомотивных бригад: от момента явки в депо до отправления поезда.

– За счет чего это будет сделано?

– Очень много времени уходит на тот промежуток, когда электровоз выезжает из депо и становится под поезд. Эту операцию можно поручить экипировочным бригадам, а поездные будут доставляться уже к пункту отправления, принимать локомотив и отправляться в путь. По предварительному расчету, одна экипировочная бригада в этом случае сможет делать эту работу за 5-6 поездных. Это серьезный выигрыш, нужно только обкатать машинистов на экипировке для езды «в одно лицо». Начинать будем в Батайске, а потом продолжим этот процесс в Краснодаре, Кавказской и Минеральных Водах.

– А как улучшить показатели, связанные с работой локомотивов?

– Например, будет законсервировано 30 электровозов ВЛ-60, в основном из числа тех, что находятся на балансе локомотивного депо Минеральные Воды, и будет пущено в работу 20 более мощных электровозов ВЛ-80 из запаса. Благодаря этому вырастут показатели по весу поезда и тонно-километрам. Будет и эконо-

номия за счет снижения расходов на ремонт.

В ряде случаев планируем замену маневровых тепловозов на более мощные.

Новых грузовых локомотивов мы не получаем, но, более рационально используя имеющийся парк, можно достичь определенного результата. В частности, только экономия амортизационных расходов при этом в 2009 году должна составить 10,6 миллиона рублей.

– Еще одна проблема в хозяйстве – частые заходы локомотивов на внеплановый ремонт и техобслуживание. Что собираетесь предпринять, чтобы улучшить ситуацию?

– Тут главное – повысить ответственность всех ремонтников за конечный результат их работы. Будем вводить работу по принципу «личного клейма». Сделал слесарь ревизию узла – ставит на него пломбу со своим личным клеймом. На итоговом уровне делают соответствующую отметку бригадир и мастер. И если что-то вышло из строя, сразу видно будет, кто недоделал. Ну и у кого качество нормальное, тоже будет заметно. Все это будет влиять на премию.

Нужно изменить психологический подход: сегодня у нас нередко человек надеется, что, если он что-то недоделал, то кто-нибудь за него это сделает. Чтобы этого не было, например, планируется ставить пломбу на высоковольтную камеру – на ряде моделей

ВЛ-80 это технически возможно. И тот ремонтник, который запечатывает камеру, будет понимать, что он – последняя инстанция и вся ответственность за возможный срыв движения – на нем.

– Реально ли осуществить все то, о чем мы говорили выше?

– Конечно, но рассчитывать на «легкую жизнь» не придется. Перемены необходимы, и если раньше мы могли себе позволить что-то не оптимизировать, то теперь, в условиях кризиса, жизнь требует считать каждую копейку и от всего получать максимальную отдачу.

А иначе не получится. Например, план капитального ремонта локомотивов на 2009 год будет серьезно снижен. Это значит, что те средства, которые будут выделены, нужно использовать максимально рационально.

В частности, для этого планируется изменить схему капитального ремонта маневровых тепловозов серии ЧМЭЗ. Уже это может дать ощутимую экономию на уровне дороги.

– Очевидно, есть и другие статьи экономии?

– Сегодня идет подсчет того, что не используется в работе, от чего можно отказаться безболезненно для технологии. Например, консервация ряда объектов депоевского хозяйства должна дать в масштабе дороги экономию на сумму до 2 миллионов рублей.

Нужно понять, что в этом деле нет мелочей. И не нужно бояться разумных расходов, которые дадут в перспективе снижение трат. Например, планируем переводить цехи на более экономичные источники освещения, использовать новую электропроводку и кабель с увеличенным сечением для снижения сопротивления и оптимизации схем питания. Все это в масштабе дороги должно дать ощутимый эффект.

– Есть прогноз, что под влиянием кризиса будут снижаться цены на различные ресурсы. Можно как-то использовать это?

– Да, такие прогнозы существуют, и наиболее серьезный результат может быть от снижения стоимости дизельного топлива (есть и соответствующая телеграмма Росжелдорснаба). Но в условиях нестабильности рынка тут трудно что-либо обещать абсолютно гарантированно. А вот то, что мы можем сделать сами, что зависит от наших работников, будет выполнено обязательно.