

Нагрузка – повышенная

ИСПЫТАНИЯ

Владимир Павлов

К началу зимы, по указанию главы «РЖД» Владимира Якунина, на Белореченском полигоне завершили испытания грузовых вагонов бункерного типа.

Речь идет о тех цистерновозах и цистернах, эксплуатируемых на сети дорог, которые стали причиной недавних сходов грузовых поездов. Специалисты-практики и ученые изучали последствия возможных изменений центра тяжести в ходовой части при разных вариантах загрузки.

С начала декабря на полигоне проходят плановые испытания платформы для перевозки 40-футовых контейнеров, а также – универсального крытого вагона производства Брянского завода, для транспортировки автомашин и разных грузов.

Авторы публикации стали свидетелями финальной части испытаний этого крытого вагона – при нас его загружали ж/б шпалами, чтобы выяснить, как будут реагировать отдельные части конструкции и узлы при повышенной весовой нагрузке.

На полигоне приступили к опробованию тормозной системы еще одного грузового вагона универсального типа



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

на универсального типа – серии Ярославского завода; данные испытания проводят тверяне совместно с Петербургским отраслевым инженерным центром. А в середине декабря Тверской завод пришлет новый пассажирский вагон – плацкартный, с улучшенной конструкцией приводов тележек, рассчитанных на скорость до 160 км/ч.

Разумеется, в процессе испытаний возникают всяческие трудности, но все это, как говорится, рабочие моменты. На-

пример, в ходе испытаний универсального грузового вагона из Брянска пришлось заменить 10-футовые цилиндры на 14-футовые – лишь тогда удалось добиться нужного тормозного эффекта.

По отзывам питерских специалистов, для успешной организации испытаний уже сейчас требуется гораздо большая площадь цеха для подготовки подвижного состава. Да и одного подъездного пути в том месте полигона, что рядом с админист-

ративным зданием, явно не хватает – надо не менее трех. Без этого, а также без замены шпал уже никак не обойтись! Ведь в следующем году грянут испытания скоростного подвижного состава компании «Сименс» в нашей стране.

Они будут проходить сначала на Октябрьской дороге, затем на подмосковном «кольце» в Щербинке. А на финальной стадии, предположительно в июле 2009-го – на Белореченском испытательном полигоне.

Задачи на каникулы

Владимир Тихов

25 декабря на встрече с руководителями дирекций и предприятий пассажирского комплекса начальник СКЖД Владимир Голоскоков подвел итоги уходящего года.

Руководитель магистральной пассажирской службы рассказал об итоговом заседании правления ОАО «РЖД», задачах, поставленных руководством компании перед ее коллективом.

На встрече шла речь также о работе пассажирского хозяйства в период новогодних праздников и начале 2009 года.

Как считает Владимир Голоскоков, в канун и на весь период новогодних каникул нужно обеспечить пассажирам хорошее настроение, поэтому сервис на СКЖД должен быть на уровне тех стандартов, которые приняты сегодня в компании и действуют во всех регионах страны.

РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ

Предложение на миллион рублей

Александр Панченко

Только одно рационализаторское предложение бригадира цеха оборудования промывочно-пропарочной станции Афипской эксплуатационного вагонного депо Краснодар Евгения Семина дало годовой экономический эффект более одного миллиона рублей.

Предложение, которое посвящено очистке мазутного резервуара без остановки поста внутренней промывки цистерн, помогает избежать непроизводительных потерь, сэкономить время и деньги.

Ранее для очистки мазутного резервуара на промывочно-пропарочной станции Афипская требовалась остановка на пять дней внутренней промывки цистерн.

Эта работа Евгения Семина завоевала первое место в дорожном смотре конкурсе рационализаторов 2008 года в номинации «Лучшее техническое решение по оптимизации эксплуатационной работы, совершенствованию технологических процессов».

Между тем только в 2008 году бригадиром было подано восемь предложений, внедренных на ППС Афипская.

Бороться за каждый вагон

ПРОГНОЗЫ

Владимир Тихов

С отправкой каких видов грузов в регионах ЮФО сейчас наметилось отставание? В чем основные причины осложнившейся ситуации с погрузкой и как железнодорожники будут преодолевать ситуацию? Об этом мы попросили рассказать начальника ДЦФТО СКЖД Сергея Сухоручко:

– Во-первых, на дороге есть отставание с погрузкой щебня и других строительных материалов: в большей степени – на Ростовском и Краснодарском отде-

лениях, в меньшей – у минераловодцев и махачкалинцев. Мы провели совещания с руководителями карьеров. Выяснилось, что во всех регионах Северного Кавказа такая продукция есть, а основная проблема – финансового свойства: щебень не отгружают, так как он не оплачен; словом, возникли денежные затруднения у предприятий-клиентов. А путевое хозяйство дороги планирует в январе приобретать немного щебня: всего 110 тысяч тонн.

Также меньше стали грузить флюсов, используемых в металлургической отрасли. Закономерность прослеживается четко: как только металлургические комбинаты заметно сократили свои

производственные объемы, так и потребность во флюсах снизилась. Мы осуществляем их доставку на такое крупное предприятие, как Новолипецкий металлургический комбинат. Соответственно в сложившихся условиях объем отправляемой туда продукции сокращается, и дорога терит доходы.

Падение наблюдается в большинстве отраслей, разве что нефтяники в регионах юга России обещают не снижать оборотов в конце нынешнего и в первые недели нового года.

Импортного сахара-сырца, который идет через Новороссийский «НМТП», в ближайшее время, по прогнозу, будет поступать меньше, чем хотелось бы, – до 100 тысяч тонн ежемесячно.

К сожалению, есть проблемы у Ростсельмаша. Хотя это крупнейшее на юге страны предприятие работает и комбайны выпускает, но они слабо продаются – все площадки заполнены, поскольку упал спрос. Аналогичная картина и на заводах химической промышленности – наших партнеров в Краснодарском и Ставропольском краях: объемы погрузки заявлены меньше прошлогодних. Те же минеральные удобрения шли в основном на экспорт, а на внешнем рынке по разным причинам продажи сократились.

В начале нового года будет снижение и по углю – некоторые шахты останутся

на профилактику в первой декаде января. А вот новороссийские цементники обещали, что будут работать без перебоев.

Как видим, ситуация очень непростая. И то, насколько мы достойно решим эти проблемы, во многом зависит от качественной работы всего коллектива дороги. В частности, нужно полностью изжить те случаи, когда клиенту, готовому отправлять груз, из-за неадекватности не подаются порожние вагоны. Дорога традиционно теряла на этом ощутимые объемы погрузки и деньги. Сегодня, когда нужно бороться за каждый вагон, такое недопустимо.

У нас нет непонимания или каких-то конфликтов с клиентурой: стараемся оперативно и качественно удовлетворить все ее запросы, адресно работать с каждым. Допустим, если раньше заявки на экспорт в прямом сообщении на железной дороге принимали за 10 суток, а на импортный груз – за 15, то нынче их принимаем всего за одни сутки. Подал заявку – и уже на следующие сутки можешь отправлять груз, лишь стабильно грузи.

Кроме того, в стадии пересмотра сейчас находится калькуляция на те услуги, что не предусмотрены основным тарифным руководством – разумеется, в сторону уменьшения, чтобы стимулировать клиента этими услугами пользоваться.

МНЕНИЕ

Валерий Юсупов, первый заместитель начальника дороги:



Затяжной «отдых» ряда крупных предприятий и сезонные заторы в портах снижают грузооборот на нашей магистрали. А это влечет падение доходов ОАО «РЖД» и негативно сказывается на финансовом благополучии не только нашей отрасли, но и региона, ведь наша компания – один из крупнейших налогоплательщи-

ков. Соответственно, уменьшение объемов перевозок повлечет за собой снижение налоговых поступлений в консолидированные бюджеты субъектов РФ и внебюджетные фонды.

Мы обратились к грузоотправителям ЮФО и всем своим деловым партнерам с предложением оптимизировать свою деятельность, чтобы не снизить темпов совместной работы в начале нового года. В стабильной погрузке и ритмичной работе железной дороги должны быть заинтересованы все.