

Сезон новый – проблемы старые

Несвоевременные поставки материалов снижают производительность труда

Причины частичного невыполнения ремонтно-путевых работ в 2016-м, задачи на нынешний год, а также варианты решения имеющихся проблем были рассмотрены на технологическом совете Октябрьской дирекции инфраструктуры.

Начальник технологического сектора Олег Анисимов доложил, что по итогам работ прошлого года была увеличена выработка основных типов путевых машин. Щетноочистительные машины подняли производительность на 22%, а выправочно-подбивочно-рихтовочные – на 25%. Это положительным образом сказалось как на скорости проведения работ, так и на их качестве. Средняя продолжительность «окна» составила почти четыре часа. При этом из запланированных 1 557 «окон» использовано было 1 420. Почти 140 случаев неиспользования допущено по нескольким причинам: из-за отказа исполнителя работ, поездной обстановки и неблагоприятных погодных условий. Так же работы отменялись из-за невыхода локомотива и прочих причин. Как сообщил начальник Октябрьской дирекции по ремонту пути Валерий Азаренков, это и привело к тому, что выполнены они были не в полном объеме.

Так, на 1-м главном пути участка Редкино – Завидово из-за поздней поставки рельсошпальной решетки и сокращения продолжительности «окна» на три часа модернизация не была завершена. Отрицательную роль сыграла и погода, которая вынудила перенести работы на 2017 год. На участке Тосно – Ушаки капитальный ремонт 2-го главного пути проводился в осенний период, но и там его не удалось довести до конца. И вновь по причине несвоевременной поставки, но теперь уже – георешетки. При потребности в 46 400 м² материал начал поступать лишь в середине октября. И не весь сразу, а партиями. Самая большая – в размере 23 900 м² – пришла лишь в последний день октября. А начавшаяся уже в первых числах ноября снежная зима не позволила ввести в оптимальный температурный режим плиты бесстыкового пути и произвести их сварку рельсосварочной самоходной машиной (ПРСМ). Работы на 1-м главном пути перегона Чудово – Гряды не удалось довести до конца не только по причине непогоды, но и из-за неисправности планировщиков балласта. Ещё один проблемный участок – 1-й главный путь перегона Мостовая – Паника, там сроки были сдвинуты ввиду дефицита щетноочистительных машин. Произвести полный комплекс работ было запланировано на 12,4 км пути. Но удалось выполнить работы лишь по укладке рельсовых плетей и рельсошпальной решетки. Очистка щетноочистительного балласта произведена лишь частично. А сварка стыков вовсе не производилась. Причина – дефицит ПРСМ и морозы. Завершение этих работ будет осуществляться в створе с другими на перегоне Чертолино – Махерово с 10 апреля этого года. Отсутствие ПРСМ стало причиной невыполнения работ и на 2-м пути участка Кола – Мурманск. А отсутствие рельсошпальной решетки привело к сдвигу графика на фронте капремонта на старогодных материалах на 1-м главном пути участка Иगतало – Вилагора.

– Все те работы, которые не удалось доделать в прошлом году, будут окончены в этом, – подытожил Валерий Николаевич. – Модернизацию должны завершить в соответствии с согласованным графиком.

Что касается задач на 2017 год, то наибольший объем ремонтных работ приходится на территорию Санкт-Петербург-Витебского отдела инфраструктуры. Там предстоит выполнить 25% от общего годового пла-



Работники трёх путевых машинных станций производят укладку 246 км рельсошпальной решетки

на. В границах Санкт-Петербургского отдела инфраструктуры запланировано проведение 22% ремонтных работ.

Начальник Октябрьской дирекции инфраструктуры Евгений Шевцов отметил: эффективность и скорость ремонта возрастает именно при работе на закрытых перегонах. В соответствии с этим показателем и принятыми на заседании правления ОАО «РЖД» решениями, на ОЖД была рассмотрена адресная программа ремонтных работ на 2017 год. Утвержден директивный план-график её реализа-

переводов на направлении Волховстрой – Кошта. Выявлено, что при значительном превышении нормативов пропущенного тоннажа и степени годности металлических частей на данных стрелочных переводах загрязненность балласта, а также количество негодных железобетонных брусков не выходят за рамки установленных параметров. Таким образом, смена металлических частей стрелочных переводов вместо их капитального ремонта позволит сэкономить практически 50% от его стоимости. Кроме того, для такой технологии не требуется раз-

выполнение ряда работ. В частности, по замене рельсов новыми. А также – смене металлических частей стрелочных переводов. Было решено обратиться в Центральную дирекцию по ремонту пути с просьбой согласовать исполнителей работ и сроки их производства.

Ещё одна проблема – ожидаемый в мае дефицит щетноочистительных машин по причине передислокации РМ-2002 и ЩОМ-1200 на восточный полигон. Предупредить его можно, если ЦДРП согласится выделить дополнительные щетноочистительные машины или же возвратит передислоцированную технику. С дефицитом ПРСМ также можно справиться, если предоставить возможность производить сварку рельсов алюминотермитным спосо-

– До настоящего времени не поставлены материалы верхнего строения пути для организации работ на фронтах модернизации линии Санкт-Петербург – Москва, к примеру, полимерная георешетка, – отметил Валерий Азаренков. – Это ставит под угрозу срыва запланированные «окна». Выходом могут стать обращения в адрес ЦДРП и Росжелдотснба с просьбой о своевременности проведения конкурсных процедур, а также о возможности опережающей поставки.

Закончился техсовет на позитивной ноте: работников, добившихся отличных результатов несмотря на все трудности, наградили грамотами и подарками.

Надежда Плахова

147 км пути Октябрьской железной дороги будет отремонтировано по технологии закрытого перегона двухпутных участков магистрали

...и, включающий ремонтные процессы в режиме закрытого перегона с заменой рельсошпальной решетки на 101,2 км. Это 42% от общего годового объема ремонтной программы. Однако, ввиду того, что применение данной технологии возможно только на двухпутных участках, реальный процент запланированных по ней работ – 66. В том числе, на фронтах модернизации пути – 64% и капремонта на старогодных материалах – 77%.

Также Евгений Александрович сообщил о результатах детального анализа капремонта стрелочных

работка проектно-сметной документации. Также это позволит исключить дорогостоящую сборку стрелочных переводов на производственных базах ПМС, высвободить укладочные краны, платформы ППК, хоппер-дозаторные вагоны. Да и значительно сократит продолжительность самих работ.

На техсовете были озвучены и другие проблемы, требующие первоочередного решения в этом году. Так, до настоящего времени не согласованы наряды-заказы между Октябрьской дирекцией инфраструктуры и дирекцией по ремонту пути «Путьрем» на

УПРАВЛЕНИЕ

Зачем нужен бенчмаркинг



ЕЛЕНА КУРОВА

Наталья Баландина, начальник службы организации и оплаты труда Октябрьской дирекции инфраструктуры

– Вот уже не первый год вашим структурным подразделением успешно применяется такая управленческая технология как бенчмаркинг. Однако далеко не все слышали и знают, что это такое...

– В условиях ограниченности финансовых и трудовых ресурсов перед инженерами по организации и нормированию труда встают непростые вопросы содержания оптимальной численности персонала, которая бы обеспечивала и технологию выполнения производственного процесса, и безопасность дви-

жения поездов. Бенчмаркинг, применительно к нормированию численности, – это метод сравнения трудозатрат компании или подразделения с другими компаниями на рынке или типовыми подразделениями в компании. В свою очередь бенчмарки – индикаторы, характеризующие состояние или устройство отдельных компаний, а также основные результаты их деятельности. Они используются для сопоставления с «лучшими практиками» в отрасли или внутри компании, и численность нормируется согласно луч-

шему или среднему показателю среди объектов сравнения.

Непосредственной целью внедрения данной технологии в нашей дирекции является определение минимальных или средних значений расхода рабочего времени на выполнение тех или иных технологических операций, что в конечном итоге позволяет вычислить эталонную норму затрат труда и определить резерв рабочего времени для улучшения производственного процесса.

– Какие предприятия дирекции были задействованы для сравнения?

– В 2015 году в проекте участвовали все 39 дистанций пути и сооружений, 8 из 13 дистанций электрификации и электроснабжения, 16 из 24 дистанций сигнализации, централизации и блокировки. В 2016-м добавилось 7 эксплуатационных вагонных депо, а в этом году к ним присоединились 4 из 5 предприятий Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

– Что дало использование бенчмаркинга в практическом плане?

– По итогам первого этапа, завершённого летом 2015 года, были разработаны эталонные нормы затрат труда на семь технологических процессов: для дистанций пути и сооружений – три технологических карты и три технологических нормировочных карты из раздела 1 «Работы по балласту» и раздела 3 «Работы по рельсам и скреплениям»; для дистанций сигнализации, централизации и блокировки – три нормы времени из главы 2 «Текущий ремонт контактной сети»; для дистанций электрификации и электроснабжения – одна норма времени из раздела «Стрел-

ки, оборудованные контрольными замками». Были утверждены и внедрены до 1 января 2016 года местные нормы времени, которые позволили снизить трудоемкость по дистанциям пути и сооружений на 1% (15 578 человеко-часов в год), по дистанции сигнализации, централизации и блокировки на 5% (120 часов).

Второй этап был завершён в IV квартале 2016 года. По его итогам разработаны эталонные нормы затрат труда на восемь технологических процессов: для дистанций пути и сооружений – три технологические операции из сборника «Текущее содержание пути»: раздел № 3 «Работы по рельсам и скреплениям» (ч.1), раздел № 4 «Работы по стрелочным переводам (ч.2)» и раздел № 7 «Работы по исправлению пути на пучинах (ч.2)»; для дистанций сигнализации, централизации и блокировки – три нормы времени из раздела № 3 «Электрические рельсовые цепи и путевые устройства» и № 11 «Аккумуляторы», для эксплуатационных вагонных депо – две нормы времени на текущий отцепочный ремонт (колесной пару сменить, кран концевой сменить). Местные нормы времени затрат труда были утверждены в I квартале 2017 года. Снижение к типовым составило: по дистанциям пути и сооружений – 5% (10 716 часов), по дистанциям сигнализации, централизации и блокировки – 6% (826 часов), по эксплуатационным вагонным депо – 4,5% (317 часов).

Беседовал Иван Лапиков

ОПЫТ

Движение ГТО снова в моде

Уже более двадцати лет Петрозаводский колледж железнодорожного транспорта занимает ведущие места в спортивных турнирах не только в столице Карелии, но и во всей республике.

До недавнего времени он лидировал и среди учебных заведений среднего специального образования отрасли, но уже несколько лет такие соревнования не проводятся. Громкая победа была одержана в 2014 году на последней спартакиаде железнодорожных техникумов России.

Однако уровень спортивного мастерства здесь по-прежнему очень высок. На протяжении двух десятилетий железнодорожному колледжу нет равных в Карелии по мужскому баскетболу и волейболу, по настольному теннису. В этом учебном году в очередной раз его волейболисты, теннисисты и гиревики заняли первые места среди команд заведений среднего профессионального образования Петрозаводска. Здесь в большом почёте полиатлон, эстафеты – лыжные и легкоатлетические и другие виды. Не снижать планку, стремиться к новым спор-



Хорошо, когда заниматься фитнесом можно в своём общешкольном спортзале

тивным горизонтам – это местная традиция.

Но любая традиция жива, пока её поддерживают и развивают. В Петрозаводском филиале ПГУПС в этом плане накоплен богатый опыт. С самого поступления в колледж ребята окунаются в бурную спортивную жизнь. Уже на первом курсе, помимо физкультурных занятий и тренировок в спортзале – в учебном корпусе и в бывшем Доме культуры железнодорожников, а также два тренажёрных – в мужском и женском общежитиях. Однако, есть потребность в ещё одном тренажёрном зале, поскольку имеющиеся – нестандартные (меньшего размера), а также в модернизации всей спортивной базы.

даны для любителей лыжных гонок: имеется даже своя база и 150 пар лыж, которые бесплатно выдаются на прокат студентам. Весна уже набирает обороты, а они ещё ходят в лыжные походы, пока позволяет городская трасса.

Для физкультурных занятий и тренировок в филиале ПГУПС имеются два спортзала – в учебном корпусе и в бывшем Доме культуры железнодорожников, а также два тренажёрных – в мужском и женском общежитиях. Однако, есть потребность в ещё одном тренажёрном зале, поскольку имеющиеся – нестандартные (меньшего размера), а также в модернизации всей спортивной базы.

Несмотря на сложность, благодаря желанию студентов и профессионализму педагогов, спортивно-массовая работа в колледже идёт полным ходом. Здесь трудятся четверо преподавателей физкультуры, которые недавно прошли курсы повышения квалификации. Один из них – Владимир Деметьев – отвечает за спортивную жизнь в филиале. Выпускник факультета физвоспитания Карельского педагогического института, он, помимо организационной и учебной работы, тренирует студентов – волейболистов.

На мой вопрос, какие задачи ставятся на 2017 год, Владимир Геннадьевич ответил:

– Не снижать уровень спортивно-массовой работы. И продолжать развивать движение ГТО. Вот уже второй год мы помогаем своим воспитанникам в подготовке к сдаче этих нормативов. В 2016 году из 17 занимавшихся большинство сдали на значки, которые мы им вручим в торжественной обстановке. Сейчас эта работа продолжается. И любой из 800 учащихся колледжа может попытаться стать одним из тех, кто готов к труду и оборо-

Елена Ануфриева