



Станция и клиент. Как сократить простои железнодорожных вагонов

Коллектив железнодорожной станции Переславль невелик: с локомотивными бригадами и обслуживающим персоналом недавно введённой в эксплуатацию контейнерной станции получается чуть больше сорока человек. А клиентура у него немалая: 150 больших и малых организаций города и района.

За последние два года на станции многое изменилось: чисто на территории и внутри помещения, прибавилось асфальтированных дорожек, всё время обновляется наглядная агитация. С вступлением два года назад в должность начальника станции Н. С. Максимова, с избранием нового состава профсоюзного комитета во главе с рабочим — составителем вагонов Ю. С. Давыдовым кончилась спокойная жизнь для нарушителей дисциплины.

Начальник автотранспортного хозяйства фабрики «Красное эхо» В. Ф. Чихачёв, которому по роду своей службы часто приходится общаться с железнодорожниками, говорит:

— По-моему, очень правильно коллектив станции строит свою работу. Многому нас научили и не устают подсказывать, как лучше и правильнее использовать фабричное железнодорожное хозяйство и технику. В результате простои вагонов существенно сократились.

Как-то мне довелось зайти к заместителю директора по коммерческой службе химического завода И. Ф. Анюховскому. Н. С. Максимов относится к нему не без симпатии. Однако и ему приходится нередко выслушивать от начальника станции примерно такое:

— Когда ваши сбытовики будут относиться к работе со всей серьёзностью?

Начальник станции приводил примеры, когда вагоны недогружают, документы оформляют не вовремя.

Заместитель директора, не отрицая промахов, приводил свои доводы. Тогда Максимов предложил выехать на место отгрузки фотобумаги. Несмотря на то, что это была суббота, на том и порешили.

Начальник станции не поленился вскрыть опломбированный вагон, сам нашёл, что не так, рассказал, как того требуют правила.

Принципиальность работников станции, деловые отношения с клиентурой предприятий, хозяйств и организаций обернулись большими успехами в прошлом году: коллектив переславских железнодорожников три квартала подряд выходил победителем в социалистическом соревновании среди станций Ярославского отделения Северной железной дороги. За первый и второй кварталы этого года первое место и Красное знамя опять у них.

Лучшие показатели — у смены дежурной по станции А. Ф. Алексеевой. Эта смена обязалась выполнить трёхлетний план к годовщине Конституции СССР. Можно назвать и другие имена. Машинисты локомотива В. А. Горский, Л. В. Коченков, составители Ю. С. Давыдов, Л. И. Федосов, приёмосдатчики грузов К. И. Кокорина, В. И. Ильичёва, товарный кассир С. А. Никитина показывают пример в труде.

Но не всё, конечно, гладко. Давайте рассмотрим внимательнее цифры. В 1974—1975 годах выгрузка на станции составляла порядка 380 тысяч тонн, за последний год около 430 тысяч тонн. Погрузка также возросла. Справляться с большими объёмами работы помогает прежде всего сокращение простоев вагонов: с начала года они уменьшились на 2,5 часа по сравнению с нормой. Однако в мае кривая простоев пошла вверх: вагон стали обрабатывать не за 22,5 часа, как того требует норматив, а за 25,7 часа.

**Севрюков, Ю.* Станция и клиент. Как сократить простои железнодорожных вагонов / Ю. Севрюков // *Северный рабочий*. — 1978. — 11 августа. — С. 2.

Попробуешь разобраться, отчего это произошло, и оказывается: причина — неорганизованный труд в выходные дни. Возьмём для примера одно воскресенье. Под выгрузкой находился 41 вагон. Планировалось выгрузить около 30 вагонов, а обработали в тот день всего 13. Только в адрес комбината производственных предприятий треста «Переславльстрой» прибыло 27 вагонов с цементом, песком, гравием. Они были крайне необходимы строителям в эти дни, а разгрузить сумели лишь семь вагонов.

Для управления производственно-технологической комплектации треста «Переславльстрой» накануне выходных дней прибыли вагоны с рубероидом, плитами, а к обработке их грузополучатели приступили по этим же причинам только в понедельник. Потеряли около двух суток.

Резервы для сокращения простоев есть на каждом предприятии. И не только в упорядочения работы в выходные дни.

Работникам лесокombината предстоит произвести врезку железнодорожной стрелки на ветке, ведущей с нижнего склада к главному пути, что даст возможность лучшего маневрирования, а это ускорит обработку вагонов.

Не худо было бы и руководству городского торгового предприятия задуматься над этими вопросами. И прежде всего приобрести механизмы для разгрузки приходящей в их адрес продукции.

Многие наши клиенты ожидали с нетерпением, когда войдёт в эксплуатацию контейнерная станция, и сейчас пользуются её услугами. Но снабженцы и сбытовики предприятий и организаций ещё недостаточно используют контейнеры. Сейчас станция в сутки отправляет 18 контейнеров, а могла бы отправлять не менее 25.

А теперь ещё об одной важной проблеме. Грузы для Переславля поначалу поступают на станцию Берендеево, а уже потом в Переславль. Расстояние между этими двумя пунктами 21 километр. Однако задержка груза от времени его прибытия на станцию Берендеево до передачи на станцию Переславль зачастую превосходит 10 часов. Где выход? Очевидно, надо искать его в повышении скорости транспортировки составов, которую на этом участке дороги можно назвать не иначе, как черепашье (25 км в час). Причина — ослабленное состояние железнодорожных путей.

Проблему повышения скорости транспортировки вагонов нужно решать безотлагательно. Но это возможно в том случае, если переславским железнодорожникам будет оказана помощь Ярославским отделением Северной железной дороги.