

Экономическая конференция железнодорожников

Два дня проходила экономическая конференция железнодорожников комбината, в работе которой приняли участие сотни инженерно-технических работников и рабочих ведущих профессий.

На конференции был заслушан доклад начальника ЖДТ т. Баранова на тему: издержки производства железнодорожного транспорта комбината и пути снижения затрат и себестоимости перевозок. Заслушаны и обсуждены также доклад заместителя начальника технического отдела т. Иловайского — о значении новой техники и механизации трудоемких работ в снижении затрат ЖДТ, доклад начальника службы движения т. Гуркова — о путях снижения эксплуатационных затрат на грузоперевозки, доклад начальника службы подвижного состава т. Васильева — о путях снижения затрат на содержание и эксплуатацию подвижного состава, доклад начальника службы пути т. Марфина — о путях снижения затрат на содержание и ремонт путевого хозяйства.

Конференция предшествовала тщательной подготовке партийных, профсоюзных организаций и хозяйственных руководителей служб ЖДТ. К каждому докладу были подготовлены наглядные пособия, красочно оформлены диаграммы, характеризующие работу служб и транспорта в целом. Все это способствовало тому, что конференция прошла на высоком уровне, при активном участии рабочих и руководящих кадров.

В обсуждении доклада и докладов приняли участие машинист паровоза т. Малышев, начальник станции Сортировочная т. Кузнецов, машинист-инструктор электровоза т. Рубан, начальник грузовой службы т. Колесников и другие. Выступавшие по деловому вскрыли резервы повышения производительности труда, вносили предложения, направленные на улучшение экономических показателей.

Ниже мы публикуем краткое изложение некоторых выступлений на конференции.

ОСНОВНЫЕ ПУТИ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ И СЕБЕСТОИМОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Повышение производительности труда является главным фактором снижения себестоимости продукции. На нашем железнодорожном транспорте повышение производительности труда оказывает значительное влияние на снижение себестоимости перевозок, так как удельный вес фонда зарплаты в общих расходах транспорта составляет 65 процентов. Коллектив нашего железнодорожного транспорта достиг наиболее высокого уровня производительности труда среди транспортных цехов металлургических заводов страны. Однако мы еще сильно отстаем от уровня производительности труда, достигнутого в основных цехах нашего комбината, и от уровня, достигнутого на железнодорожном транспорте металлургических заводов США.

Это отставание вызвано прежде всего низким уровнем технического оснащения транспорта.

Что же нам необходимо сделать, чтобы ликвидировать это отставание?

Внедрение новой техники — основной путь повышения производительности труда и снижения себестоимости грузоперевозок.

В этом очень важную роль будет играть введение новых прогрессивных видов тяги электрической и тепловозной взамен паровой, широкая электрификация железнодорожного транспорта.

За последние годы дальнейшая электрификация ЖДТ замедлилась в результате отсутствия надежных решений по заезду электровагонов в цехи, где нельзя соорудить контактную сеть.

Теперь в результате работы, проделанной инженерами нашего транспорта, были найдены пути

Из доклада начальника ЖДТ О. БАРАНОВА

по оборудованию электровагонов по заезду их в здания цехов. В нынешнем году намечается заменить 5—6 паровозов электровагонами и электрифицировать десятки километров железнодорожных путей.

По вагонам основное направление — переход на большегрузные вагоны с автопогрузкой, оборудованные автоцепочкой и автотормозами. Применение таких вагонов даст возможность механизировать выгрузку и высвободить значительное количество сценщиков.

Внедрение на комбинате новых прогрессивных видов тяги электрической и тепловозной взамен паровой обеспечит вывобождение численности эксплуатационного персонала. Важнейшим средством снижения себестоимости грузоперевозок является лучшее использование внутренних резервов транспорта и широкое распространение передового опыта.

Использование электровагонов в эксплуатации в 1956 году составило у нас 75 процентов, а по горному транспорту в 1952 году было достигнуто — 88 процентов. Все это говорит о низком уровне организации эксплуатационной работы нашего транспорта.

Неудовлетворительно используются у нас вагоны МПС. Так в 1956 году был допущен перепроход вагонов МПС 1,67 часа на каждый вагон, за что комбинат выплатил штрафов на сумму 2 миллиона 92 тысячи рублей и за повреждение вагонов МПС — 200 тысяч рублей.

Очень велики потери рабочей силы на транспорте. Так в 1956 году эти потери составили 75 тысяч человеко-часов. Использо-

вание стрелочников, например, на отдельных постах составляет всего лишь 7 процентов общего времени.

Улучшение использования основных технических средств транспорта, настойчивая борьба за ликвидацию простоев и потерь позволяет нам добиться дальнейшего снижения себестоимости грузоперевозок.

Важное значение в борьбе за дальнейший технический прогресс и снижение себестоимости перевозок приобретает сейчас широкое распространение передового опыта. Об этом свидетельствуют многие примеры нашей действительности.

Так паровозные бригады по инициативе старшего машиниста т. Алехина, включившись в социалистическое соревнование за увеличение межподъемочного пробега, добились пробега в среднем до 59 тысяч километров при норме 35 тысяч километров. А бригады шести паровозов достигли 100 тысячного пробега между ремонтами. Бригада паровоза № 14, где старшим машинистом т. Гайворон, имеет пробег между подъемочными ремонтами 110 тысяч километров, бригады паровоза № 2202 (старший машинист т. Рузаев) 108 тысяч километров, бригады паровозов № 62 и 63 (старшие машинисты тт. Стрельников и Омельченко) — по 105 тысяч 400 километров.

Широкое использование опыта передовых, настойчивая борьба за улучшение ухода за паровозами и электровагонами, повышение качества ремонтов и стойкости деталей дадут возможность коллективу железнодорожников добиться дальнейшего снижения себестоимости грузоперевозок.

совершенными локомотивами. На комбинате поездные перевозки почти на 100 процентов выполняются электровагонами. Паровозы остаются на участках, где невозможно установить контактную сеть. Проектными организациями предусматривается применение на этих участках тепловозов.

Однако вопрос о введении тепловозов на комбинате не является бесспорным и требует специального изучения.

Наличие на комбинате электрической тяги подсказывает мысль о необходимости изыскания способов ввода контактных электровагонов в здания цехов. Простота электровагонов, надежность в работе отсутствие отходящих газов, загрязняющих воздух в цехах, делают эту необходимость особенно настоятельной.

Одной из приемлимых схем такой работы электровагонов является питание их в зданиях цехов от батарей аккумуляторов.

Опыты, проводимые службой подвижного состава комбината с электровагоном IV-КП-1, оборудованного по контактно-аккумуляторной схеме, показали полную техническую целесообразность этого решения в наших условиях.

Вторым способом работы контактных электровагонов на участках, не оборудованных контактным проводом, является установка вспомогательного дизеля, вращающего генератор для питания тяговых моторов.

Таким образом, электровагон условий завода становится таким же вседозволенным и автономным, как тепловоз. В развитии тяги необходимо всемерно форсировать создание необходимого парка комбинированных электровагонов и внедрение на поездной работе электровагонов с повышенной силой тяги. Оба эти мероприятия дадут ощутимое снижение себестоимости перевозок.

Что нам мешает

Из выступления машиниста паровоза П. МАЛЫШЕВА.

Успешная работа железнодорожного транспорта во многом зависит от хорошего технического состояния локомотивов. Это также является одним из важнейших средств повышения производительности труда, экономии для государства десятков тысяч рублей.

Здесь, конечно, первое слово принадлежит паровозным бригадам. И у нас есть много таких бригад, которые постоянно увеличивают сроки межремонтных пробегов, а отдельные бригады довели пробег до 100 и более тысяч километров.

Бригады нашего паровоза внимательным уходом за локомотивом, правильной его эксплуатацией довели пробег до 84 тысяч километров. Это значит, что наш паровоз вместо двух ремонтов прошел только один. А каждый ремонт обходится государству как минимум свыше 30 тысяч рублей.

Вот поэтому мне хочется ска-

зать о тех причинах, которые подчас мешают нашим бригадам в борьбе за увеличение сроков межремонтных пробегов. Первое, о чем необходимо сказать, это о качестве железнодорожного пути.

Возьмите, например, железнодорожный путь в районах станций Доменная, Ежовка, РИС. Ничего не скажешь — путь хороший, ровный. И паровоз идет по нему без толчков, рычков. Самому приятно становится вести по такому пути паровоз.

Но этого нельзя сказать о путях станций Стальная и Заводская. Путь здесь неровный, создается такое ощущение, что ты едешь по кочкам.

Такие пути отражаются на работе механизмов паровоза, быстрее изнашивают их. Поэтому руководителям железнодорожного транспорта нужно обратить на это внимание и принять меры к созданию хороших путей на всех перегонах и участках.

Мои замечания

Из выступления машиниста-инструктора Ф. РУБАН.

На мой взгляд настало время, когда нужно пересмотреть организацию работ на ремонтах электровагонов. Как правило, почти все работы производят ремонтные бригады, а сами бригады электровагонов недостаточно принимают в этом участие. Мне кажется, что нужно повысить роль электровагонных бригад при ремонтах, во всяком случае усилить их ответственность за качество ремонта.

Большие материальные убытки несет наш транспорт из-за низкого качества тормозных колодок. Достаточно сказать, что срок службы качественных колодок в

несколько раз превышает срок службы колодок, изготовленных из некачественного чугуна. В этом нужно навести хороший порядок.

Мы не можем еще вести точного учета расхода электроэнергии бригадами электровагонов. А ведь не секрет, что некоторые машинисты электровагонов на одну и ту же работу затрачивают электроэнергии намного больше, чем их товарищи. Устранив эти недостатки, мы дадим большую экономию электрической энергии. Поэтому остро стоит вопрос об установке на каждом электровагоне счетчика.

Возможности экономии есть

Из выступления начальника станции В. КУЗНЕЦОВА

Коллектив нашей станции постоянно изыскивает неиспользованные резервы производства. За счет лучшей организации работ, увеличения скорости и веса грузоперевозок мы, например, находим возможным уже в настоящее время производить все работы не 6, а 5,5 паровозами, тем самым высвободить часть тяговой единицы на другие участки.

Большой экономический эффект даст введение большегрузных 100-тонных платформ. Поэтому руководителям заводского железнодорожного транспорта нужно добивать-

ся, чтобы мы их получили как можно быстрее.

Но тем не менее, уже сейчас у нас есть хорошие возможности уменьшения числа вагонов за счет сокращения нерациональных перевозок по группе прокатных цехов. И на самом деле, стан «500» сортопрокатного цеха и вальцетокарное отделение находятся под одной крышей. Нужные грузы из отделения в цех можно перенести при помощи мостовых кранов, а не вагонов.

Редактор Д. М. ГНИЛОРЫБОВ.

Шире дорогу новой технике

XX съезд КПСС в директивах по шестому пятилетнему плану намечил конкретные пути внедрения новой техники в каждой отрасли народного хозяйства. Руководствуясь этими решениями, железнодорожники комбината должны в ближайшие годы завершить техническое перевооружение внутризаводского транспорта и обеспечить высокую экономичность всех участков транспортного хозяйства.

Внедрение новой техники в ЖДТ имеет одной из основных целей снижение трудовых затрат, т. е. повышение производительности труда. Второй вопрос, который не может быть решен без технического перевооружения транспорта — это освоение роста с его предстоящим развитием.

Из выступления зам. начальника цехотдела Л. ИЛОВАЙСКОГО

Каковы же основные направления развития транспортной техники на комбинате?

Существующая конструкция железнодорожного пути комбината перенесена в условия завода с магистральных железных дорог без всяких изменений. В то же время осевые нагрузки подвижного состава на комбинате значительно выше, чем на магистральных дорогах Союза. Поэтому рельсы на горячих путях в результате высоких осевых нагрузок и контактных напряжений быстрее выходят из строя. Поэтому и высокие затраты на их ремонт и содержание. Усиление верхнего строения

путей является основой, на которой возможно развитие остальных отраслей транспортной техники. Укладка рельсов тяжелых типов даст возможность удлинить срок службы пути и снизить затраты на их содержание.

Отсюда ясно, что начатый службой пути переход на рельсы тяжелых типов должен протекать еще более форсированно.

Мощным фактором повышения производительности труда путей является механизация ремонтно-путевых работ, которые до настоящего времени продолжают оставаться наиболее трудоемкими из всех работ, выполняемых цехом железнодорожного транспорта.

Основным направлением технической политики в области тяги является замена паровозов более