

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

Улучшение эксплуатационной работы и пересмотр технических норм

Естественно, что на железнодорожном транспорте мы взяли в 1935 году после разоблачения «пределщиков» за пересмотр созданных ими заниженных общесетевых норм. Эти общесетевые технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесетевых технических норм на основе дальнейшего разоблачения «пределщиков», развертывания стахановского движения и выявляемых стахановцами возможностей. Но центр тяжести нашей работы должен быть в пересмотре конкретных местных норм по каждой станции, депо, тяговому плечу, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесетевые нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что, пересмотрев общесетевые нормы, надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управления железных дорог до этого еще как следует не добрались.

А особенности железных дорог, отличающие их от заводов, именно в различных условиях работы каждой дистанции, каждого депо. Единой крышей железных дорог в отличие от заводов является небо. (Смех). Тут действуют климатические условия и разный профиль пути и не только по дорогам и отделениям в целом, но и по большим участкам.

На работу железных дорог влияет разный характер грузов и изменения грузопотоков. В отличие, положим, от работы промышленности, которая сама заранее может определить или во всяком случае знать ассортимент своей продукции и ее распределение по потребителям, грузообороты определяются не железными дорогами, а грузоотправителями. НКПС, конечно, не стоит в стороне от определения грузопотоков. В этом году мы добились некоторых успехов в планировании перевозок таких грузов, как свекла, хлеб, хлопок и картофель. Подрабатываем вопрос о планировании перевозок соли, угля и нефти.

Каждое отделение службы эксплуатации, каждая станция, каждое депо имеют свои обязанности. Вот почему сложность установления технических норм на железнодорожном транспорте состоит в том, что необходимо по крайней мере разбить все станции, депо и участки на дистанции, на районы, а в пределах этих типов приложить к каждой станции и депо давать отдельные технические нормы их работы.

В первую очередь мы должны сосредоточиться на важнейших участках железнодорожного транспорта. Из 7200 станций и развязок половина погрузки и выгрузки производится на 334 крупнейших грузовых станциях и половина всего транзита охватывается 127 крупнейшими участковыми станциями. Протяженность наших главных железнодорожных путей—83 тыс. ки-

лометров. Но из них 10 тыс. километров дают 36 проц. грузопотока, а 30861 километр дают 70 проц. всего грузопотока. На этих важнейших станциях и направлениях, определяющих в основном всю работу железнодорожного транспорта, мы и должны сосредоточить основное внимание. Рассмотрим отдельные технические нормы как общесетевые, так и местные.

Начнем с технической скорости, о которой я уже говорил в своем докладе. Техническая скорость—это скорость продвижения на перегоне, не считая остановок на промежуточных станциях. Несмотря на введение мощных паровозов, технические скорости за последние 7 лет были почти на одном уровне: 21—22 километра в час. Аппарат НКПС не знал о фактических технических скоростях по отдельным депо и тяговым плечам (то-есть по тем участкам, по которым обращаются паровозы от основного до оборотного депо).

Например, при разработке приказа об улучшении использования паровозов пришлось затребовать эти данные от дорог, да и многие управления дорог сами не имели этих сведений.

Техническая скорость была нами в 1935 году повышена до 27 километров в час против 22,5 километра бывшей фактически в 1934 году. Фактически в октябре 1935 года по сети в среднем техническая скорость была 27,4 километра, а в ноябре—26,7 километра в час.

Отдельные машинисты-стахановцы дают 60—67 километров в час по технической скорости, превышая даже конструктивную скорость паровоза (конструктивная скорость для «Э» была определена в 55 километров в час, для «ФД», «С0» и «Ш»—65 километров в час). Эта конструктивная скорость, которая, как теперь выясняется, также была занижена и нами теперь пересматривается. На 1936 год в связи с пересмотром графиков движения поездов мы предполагаем повысить техническую скорость в среднем по сети минимум до 30 километров в час.

Несколько хуже обстоит с коммерческой (участковой) скоростью, то-есть со скоростью продвижения поезда от одной участковой станции до другой, считая и остановки на промежуточных станциях. За последние десять лет коммерческая скорость оставалась все на одном уровне: 13—14 километров в час. За 1934 год средняя коммерческая скорость по сети составила в среднем 14,2 километра в час.

Мы повысили первого октября 1935 года норму коммерческой скорости до 19,4 километра в час. Фактическое выполнение—18,6 километра в октябре и 17,6 километра в ноябре 1935 года. Некоторые отделения дают коммерческую скорость до 26—30 километров в час. Увеличения коммерческой скорости мы добились как за счет роста технической скорости, так и за счет сокращения ненужных простоев поездов на промежуточных станциях, путем сокращения на одной и той же станции нескольких техниче-

ских операций (забора воды, чистки топки, осмотра бука и проч.), а также путем ликвидации излишних развязок и блокпостов. Нами за это время закрыто 282 блокпоста и 104 развязки.

Коммерческая скорость, особенно сборных поездов, увеличилась также благодаря повышению роли главных кондукторов, усиление их активности, борьбы за скорейшее приведение поезда к своему участку. На 1936 год мы предполагаем повысить коммерческую скорость в среднем по сети до 23 километров в час.

Однако, самое главное состоит в том, что, несмотря на повышение технической и коммерческой скорости, среднесуточный пробег вагонов увеличился гораздо меньше, оборот вагонов улучшился совершенно недостаточно из-за больших простоев на участковых и грузовых станциях.

Оборот товарного вагона, то-есть время от одной до другой погрузки, в 1934 году составил в среднем 8,7 суток. Правительством на 1935 год оборот был установлен в 7,67 суток. В эту норму железнодорожный транспорт в 1935 году уложился, то-есть сократил время оборота на один сутки, что дало возможность увеличить погрузку в среднем на 9 тыс. вагонов в сутки в течение года, а за последние месяцы—на 15 тыс. вагонов в сутки.

Однако мы считаем теперешний оборот вагонов весьма плохим и очень медленным. При теперешних скоростях движения поездов и установленных нормах простоя оборот вагонов должен быть максимум 5,8—6 суток. На деле же мы имели в октябре 6,96 суток и в ноябре—7,18 суток. Таким образом из-за невыполнения оборота вагонов мы теряли ежедневно минимум 12—16 тыс. вагонов погрузки.

Из этих цифр наглядно видно, как эксплуатационники «проедают» успехи машинистов и результаты стахановской работы паровозников. Именно эксплуатационники, так как причина невыполнения оборота вагонов прежде всего в безобразных простоях на участковых, сортировочных и погрузо-разгрузочных станциях.

Из общего времени оборота товарного вагона в ноябре 1935 года 7,18 суток, или 172,3 часа, простои на участковых и технических станциях составляют 81,9 часа—47,5 процента; простои на станциях погрузки и выгрузки—39,8 часа—23,1 процента; простои на промежуточных станциях—17 часов—9 процентов; в движении вагон находится всего 33,6 часа—19,5 процента. В среднем в сутки товарный вагон находился в ноябре 1935 года в движении всего 4,69 часа, проходя за это время 125 километров, а остальное время стоит на станциях.

Из чего же складываются простои на участковых и сортировочных станциях, которые составляют почти половину времени оборота вагонов?

У нас есть хорошие сортировочные станции, как например портловская Ховрино, Октябрьской железной дороги, Москва-сортировочная, М.-Казанской железной дороги, Званка, Кировской железной дороги, которые уложились в заданные им нормы простоя. Но большинство станций их превышает.

Возьмем одну из плохо работа-

ющих станций—Люблино, М.-Курской железной дороги. НКПС задал типовые нормы простоя транзитного вагона с переработкой, то-есть переформированием поезда на сортировочных станциях—4 часа 50 минут. Учитывая местные условия станции Люблино, управление М.-Курской дороги установило ей норму простоя 8 часов. Станция же фактически имела в первой декаде декабря простоя транзитного вагона с переработкой 17 часов 43 минуты. Из чего складывается этот безобразный простой для операций в парке прибытия? Описывая и разметка вагонов, сдача документов кондуктором и прочее. Норма установлена в 30 минут, а вагон фактически простаивал 4 часа 36 минут, то-есть вагон ожидал расформирования состава почти 4 часа. Но в наиболее сложной технической операции—расформировании вагонов через горку—станция почти выжила в установленное время: задано 30 минут фактически расформирование занимало 32 минуты. Зато под накоплением, то-есть в ожидании подхода вагонов того же направления, чтобы из них сформировать поезд, норма установлена до 4 часов, а фактически вагон простаивал 8 часов 42 минуты.

Чтобы сократить время простоя вагонов под накоплением, следует шире применять групповую специализацию, то-есть не дожидаться, пока накопится целый состав вагонов на ту или иную станцию, а отправлять их группами до ближайшей полупутной станции, а там уже из них формировать целые маршруты.

Сокращение времени под накоплением во многом зависит и от клиентуры и от выполнения ею плана отправительской маршрутизации. Ни где, как в Советском союзе, нет таких огромных возможностей отправления грузов целыми маршрутами. Так как массовые грузы распределяются по потребителям у нас заранее, легко договориться, положим, с Углесбытом, чтобы уложить той или иной шахты шел не по десятку адресов, а одному—двум потребителям. Наше плановое хозяйство имеет огромные возможности для максимального развертывания отправительской маршрутизации, что на много сократит простои вагонов под накоплением.

Кстати сказать, раньше разрешали держать вагон под накоплением более суток. Теперь, в связи с введением отправительской маршрутизации, а также групповой специализации, имеем возможность значительно сократить время простоя вагонов под накоплением.

На формировании составов—тоже более сложная операция—норма установлена до одного часа, а фактически на эту операцию затрачивалось на станции Люблино 38 минут.

Наконец в парке отправления, то-есть подка состав уже готов и следует лишь его технически осмотреть и принять кондукторской бригадой и смазчиками, положенное время до одного часа, а фактически затрачивалось 5 часов 58 минут. Это объясняется главным образом большой вынужденной вагонности и несогласованностью работы по формированию поездов с графиком их отправления со станции.

Таким образом мы видим, что операции, требующие значитель-

ной технической работы, проводятся станцией Люблино удовлетворительно, но образцовая работа составителей, башмачников и других работников «проедаются», «гробятся» никудышной организацией работы станции в целом, простоям зря, без всякой работы.

Из этого вытекает, что стоит только организатору приложить руки, ввести простейшую рационализацию в технологический процесс и с вставить во времени отдельные операции, что вполне возможно, как это показывает опыт стахановцев-составителей, диспетчеров, дежурных по станции, и мы резко сократим простои. Стахановское движение на службе эксплуатации нужно направить на то, чтобы не было боя вагонов на горках, чтобы вагон не простаивал зря, чтобы все быстрее двигалось, а эксплуатационники при этом могут зарабатывать значительно больше, чем теперь. С этой точки зрения и придется нам пересмотреть всю систему норм выработки и заработной платы станционных работников.

Несколько слов о нашей погрузочно-разгрузочной работе. Время на погрузку и разгрузку уменьшалось с 46 часов в 1934 году до 37,6 часа в октябре и 39,8 часа в ноябре 1935 года. Норма, установленная НКПС в июне 1935 года,—32,8 часа—далеко не выполняется. Вина не только одних железных дорог, но и клиентуры, так как 70—80 проц. всей погрузки производится на под'ездных путях клиентуры. В связи с увеличением грузооборота фронты погрузки и выгрузки сейчас много недостаточны и их надо срочно расширять, а также всемерно механизировать погрузочно-разгрузочные работы, чтобы не тормозить работу железных дорог.

Здесь я хочу сказать несколько слов о нашем младшем брате—заводском транспорте—и обратиться за содействием к напашам этого брата—руководителям промышленности. Как старший брат, прошу помочь нашему младшему брату—заводскому транспорту. (Веселое оживление в зале). Иначе заводской транспорт может ударить нас с другой стороны.

У нас есть образцовые клиенты, честно выполняющие свои договоры и даже сокращающие время простоя под погрузкой или выгрузкой. Могу перечислить отдельных из них: завод имени Петровского, завод имени Кирова—по Екатеринбургской дороге, Харьковский тракторный завод—по Южной дороге, вольские цементные заводы—по Рязано-Уральской дороге, «Северолес» — по Северной дороге, Ростсельмаш—по Азово-Черноморской дороге. Но наряду с ними имеется еще большое количество неисправной клиентуры, по долгу задерживающей наши вагоны.

Основной, так сказать, обобщающей технической нормой, определяющей всю работу железных дорог, является график и расписание движения поездов. График определяет, сколько поездов можно пропустить через данный участок, чтобы один поезд не наскочил на другой, чтобы движение шло четко, без задержек.

Между прочим до революции товарному движению не было твердых расписаний. Мы поставили перед собой задачу обеспечить расписанием товарное движение, в первую очередь основное ядро постепенно обрабатываемых поездов—диспетчеры их называют «синими»

(Продолжение на 4-й стр.)