

**РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
КОКСОХИМИЧЕСКОГО ЗАВОДА
УКРАИНЫ**

© 2012 Умяров Ш.Р., Зайтов И.А.,
Жицкая С.М. (ЧАО «МАКЕЕВКОКС»),
Камлюк С.В. (ПАО «Донецксталь»-МЗ)

Внедрена инструкция по организации учета и контроля за курсированием вагонов между станциями примыкания, позволяющая значительно сократить время оборота вагонов на предприятии. Разработана и развита уникальная компьютерная система учета и контроля использования вагонов различной собственности.

The instruction for the registration and control of cars moving between nearby railway stations is elaborated. The instruction enables to reduce cars turn-over time. The unique computer system for registration and supervision usage of cars of various ownerships was developed.

Ключевые слова: железнодорожный цех, подъездные пути, внутривозовское путевое хозяйство, сторонние организации, компьютерный учет.

.....

Одному из ведущих предприятий Макеевки исполняется 80 лет. За эти годы Макеевский коксохимический завод вышел на лидирующие позиции среди предприятий коксохимической промышленности. В немалой степени способствовала этому и работа заводского железнодорожного транспорта.



Предприятие расположено на двух площадках в разных уровнях, разделенных Макеевским металлургическим комбинатом. Со временем, железнодорожное депо первого и второго участков были объединены в единый железнодорожный цех. Вплоть до 1974 г. железнодорожный цех обслуживал цеха завода паровозной тягой. С весны 1974 г. начался планомерный переход на новый вид локомотивов – тепловозную тягу. Машины ТГМ-6 положительно себя зарекомендовали в работе и эксплуатируются до настоящего времени. 28 декабря 1981 г. на заводе был потушен последний паровоз.

Изначально предприятие было создано для обеспечения коксом расположенного рядом металлургического комбината им. Кирова с доставкой доменного кокса по транспортерной ленте непосредственно в доменный цех. Одновременно КХЗ имел и развернутую длину собственных железнодорожных путей до 36 км, но недостаточное путевое развитие вследствие неблагоприятных исходных условий создает в настоящее время трудности в организации маневровой и поездной работы локомотиво-составительских бригад.



Географическое расположение завода отличается тем, что отсутствует прямое примыкание подъездных путей завода к путям «Укрзалізниці». В связи с этим к перевозочному процессу привлечены и

сторонние организации, с которыми заключены договора на оказание транспортных услуг: ООО «Макеевпром-транс», ПАО «Ясиновский КХЗ», Макеевский филиал ПАО «ЕМЗ».

Разработана инструкция по организации учета и контроля курсирования вагонов между станциями примыкания, позволяющая значительно сократить время оборота вагонов на предприятии путем передачи их от Ясиноватской дирекции (ст. Макеевка, ст. Ясиноватая) на Краснолиманскую дирекцию (ст. Харцызск, ст. Ханженково, ст. Криничная), а также ликвидировать дефицит порожнего подвижного состава на ПАО «Ясиновский КХЗ» и обеспечить условия для стабильной отгрузки и выполнения плана перевозок ПАО «ЯКХЗ» и ЧАО «МАКЕЕВКОКС». Как показал опыт работы, применяемая технология позволила значительно сократить для железной дороги порожний пробег вагонов на станцию Криничная в обеспечение плана перевозок и передачи их ПАО «ЯКХЗ» под погрузку. Постоянно ведется накопление материала и анализ грузопотоков по заводу для дальнейшего совершенствования работы в данном направлении.

Для стабильной и оптимальной работы железнодорожного цеха и предприятия в целом, а также в целях снижения непроизводительных расходов разработана и успешно внедрена уникальная компьютерная система учета и контроля по использованию вагонов собственности «Укрзалізниці», РФ и стран Балтии, а также собственного и арендованного подвижного состава (конфигурация 1С Предприятие). Система позволяет оперативно руководить эксплуатационной работой, контролировать состояние и направление движения каждого вагона на заводе, усилить ответственность работников цехов, причастных к использованию подвижного состава, и значительно улучшить общие показатели работы. За 2011 г. средний

оборот вагона составил 34,9 ч, что на 11,8 ч менее, чем за 2010 г.

В соответствии с ежемесячными планами грузоперевозок и с оперативными указаниями начальника службы эксплуатации железнодорожного цеха, заместителя начальника цеха по оперативной работе, а также во взаимодействии с диспетчером завода обеспечивается бесперебойная подача подвижного состава на грузовые фронты, своевременная доставка грузов и возврат вагонов. Финансовая сторона находится под контролем грузовой службы ЖДЦ. Сменный персонал руководства цеха (начальник смены, диспетчер по грузовым перевозкам, оператор по грузовым перевозкам) имеет возможность отслеживать и контролировать состояние и направление движения вагонов на подъездном пути предприятия на любой момент времени, оперативно влиять на ситуацию, сокращая плату за пользование вагонами.

Ежедневно первому руководителю завода и начальникам производственных цехов и отделов предоставляется информация об использовании подвижного состава и об ответственных за перепростой вагонов подразделений завода. Для подведения итогов и детального анализа работы за месяц руководителями цехов и директором по транспорту проводятся совещания по рассмотрению причин сверхнормативного времени нахождения вагонов на подъездном пути предприятия с выявлением основных причин перепростоя, привлечением виновных к ответственности и с изданием соответствующих приказов и распоряжений. Разрабатываются мероприятия по сокращению непроизводительных расходов.

На протяжении последних пяти лет коксохимический завод целенаправленно движется по пути социально-экономического развития. Значительный вклад в стабильную работу предприятия вносит и железнодорожный цех. Железнодорожники делают все, чтобы доставка сырья и отправка отгруженной продукции осуществлялась бесперебойно. Систематически выполняются качественные и количественные показатели работы: грузооборот

составил 106,6 %, вагонооборот ежемесячно составляет порядка 3300 вагонов, средний оборот вагона по предприятию – 34,9 часа (при норме 36 часов). Благодаря грамотной организации перевозочного процесса подвижного состава и комплексному анализу показателей имеет место экономия платы за пользование вагонами. Так, семь месяцев в 2009 г. и столько же в 2011 г. предприятие отработало с показателями по плате за пользование ниже нормативного.

Коллектив ЖДЦ неоднократно становился победителем в трудовом соперничестве железнодорожных подразделений сети предприятий ПрАО «Донецксталь»-МЗ».

С целью сокращения времени на производство маневровых операций, перевески и отправления химических грузов, построены железнодорожные весы в химическом блоке. Для уменьшения объема маневровых работ на заводской станции Центральная построен стрелочный пост и в 2012 г. планируется установка двух стрелочных переводов. Это позволит непосредственно с фронта погрузки после перевески отправлять составы с грузом на сдачу без дополнительной маневровой работы.

Для анализа загруженности локомотивов и их рационального использования при выполнении поездной и маневровой работы в 2010 г. на тепловозах ТТМ6А были установлены электронные системы контроля расхода топлива «FAS». Установка системы позволила перейти на автоматический метод учета экипажировок тепловозов, расхода и передачи остатков топлива между сменами локомотивных бригад, объективно и корректно определять расход и удельные нормы расхода топлива за определенный промежуток времени, сократить объем маневровой работы за счет сокращения работы на холостом ходу и простоя в ожидании команды.

Готовится к сдаче в эксплуатацию пункт покраски цистерн, что позволит облегчить труд работников, занимающихся очисткой и покраской цистерн, и увеличить количество окрашиваемых цистерн.

Для качественного проведения технических занятий работников локомотивных бригад

оборудован современный технический кабинет с наглядными пособиями. Планируется периодическую проверку знаний работников производить с помощью специализированных компьютерных программ.

В 2009 г. была изготовлена снегоуборочная платформа СОМ-1. Предложение экономически эффективно, т.к. позволяет в дни сильных снегопадов очищать все перегоны и подъездные пути завода со стороны ПАО «ЯКХЗ», ООО «Макеевпромтранс», Филиала ПАО «ЕМЗ» и не останавливать работы по доставке и вывозу продукции во внешнюю сеть через станции Макеевка и Ханженково.

Грузовой службой ЖДЦ ЧАО «МАКЕЕВКОКС» произведен комплекс мероприятий и работ по внедрению электронного перевозочного документа между предприятием и «Укрзалізницею», успешно работает Автоматизированная система Клиент УЗ и Автоматизированная система МЕСПЛАН, а также система подачи заявок на обслуживание в электронном виде. Для своевременного производства взаиморасчетов с контрагентами, учета транспортных затрат на их обслуживание создано бюро по претензионно-исковой работе.

В связи с изменением договорных отношений с грузоотправителями, условий поставки продукции, изменения вагонопотоков, требований цехов и подразделений предприятия программа компьютерного учета движения вагонов динамично развивается. Усовершенствована система анализа доставки грузов и возврата порожнего подвижного состава предприятию, автоматизирован анализ статистической нагрузки вагона при погрузке коксовой продукции и расчет транспортных затрат при расчете с ООО «Макеевпромтранс». Благодаря GPS-навигаторам легко определяется местонахождение тепловозов (что важно при их работе за территорией предприятия), а также осуществляется более жесткий контроль безопасности движения: отслеживаются скоростные режимы при движении поездов и маневровых составов.

Ежемесячная экономия топлива за счет сокращения простоя тепловозов на холостом ходу составила до 6000 м³.

На высоком уровне в цехе стоит и рационализаторская работа. За период с 2006 по 2011 гг. по цеху подано и внедрено 17 рационализаторских предложений. Так, например, в 2011 г. внедрение предложения по усовершенствованию конструкции тахометра позволило значительно улучшить качественные характеристики работы тепловозов ТТМ-6а. Рационализаторы цеха неоднократно награждались грамотами Государственного департамента интеллектуальной собственности Украины, Макеевским городским и Донецким областным советом ОИР Украины за активное участие в новаторской деятельности по приобщению трудового коллектива предприятия к техническому творчеству.



В мае 2010 г. на нашем заводе воплотилась давняя мечта железнодорожников. С помощью руководства предприятия – председателя правления Коломийченко Александра Ивановича, при поддержке инвестора председателя Наблюдательного совета ПрАО «Донецксталь»-МЗ» Филатова Юрия Васильевича и силами работников цеха был детально отреставрирован паровоз серии Эр 760-94.

Он установлен на вечную стоянку как символ труженика в годы становления молодого государства, во время Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления народного хозяйства. Этот памятник трудовой и боевой славы

– напоминание о великом подвиге старших поколений работников нашего завода.

В железнодорожном цехе чтят ветеранов и помнят свое прошлое. Снят уникальный фильм о ветеранах труда и работниках цеха, об их трудовых буднях, о воспоминаниях и надеждах, о прошлом и настоящем профессионалов своего дела.

Железнодорожники – это сильные люди, всегда находящиеся в поиске новых решений в выполнении поставленных задач. Они всегда были в авангарде всех событий на заводе. Вся их работа нацелена на качественное и бесперебойное обслуживание основных цехов предприятия. Доказано делом: им всегда можно доверять.

Выводы

Макеевский КХЗ был построен практически на одной промышленной площадке с Макеевским

металлургическим комбинатом для обеспечения последнего доменным коксом, подаваемым от коксового цеха транспортером в доменный цех, поэтому его железнодорожно-путевое хозяйство имело ограниченную схему грузопотоков.

В свете произошедшей раздельной приватизации ММЗ и Макеевского коксохимического завода работники ЖДЦ и железнодорожного управления ПрАО «Донецксталь»-МЗ» разработали диверсифицированную систему грузопотоков через несколько раздельных железнодорожных станций для обеспечения устойчивого функционирования завода в условиях периодических запираний потоков по отдельным направлениям.

Рукопись поступила в редакцию 14.05.2012

