

# Технологичный сервис

**СЕВЕРНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПЕРЕШЛА НА НОВУЮ СИСТЕМУ РЕМОНТА И ОБСЛУЖИВАНИЯ ЛОКОМОТИВОВ. С НОЯБРЯ 2013 ГОДА ТРИ ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНЫХ ДЕПО МАГИСТРАЛИ – ИВАНОВО-СОРТИРОВОЧНОЕ, СОЛЬВЫЧЕГОДСК И ПЕЧОРА-СЕВЕРНАЯ – РАБОТАЮТ В СТРУКТУРЕ ООО «ТМХ-СЕРВИС», КОТОРОЕ ТЕПЕРЬ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПОЛНОЕ СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ НА УЧАСТКЕ ОТ КОНОШИ ДО ВОРКУТЫ И НА ТЕПЛОВОЗНЫХ ХОДАХ ЯРОСЛАВСКОГО РЕГИОНА ДОРОГИ.**

**И**зменения, происходящие в локомотивном хозяйстве в рамках реформирования российских железных дорог, позволят обеспечить предъявляемые объемы перевозок исправными тепловозами в требуемом количестве во всех видах движения. Начальник СЖД Василий Билоха отмечает, что переход на полное сервисное обслуживание – это не просто привычная передача части функций на внешний подряд, а применение совершенно новых для ОАО «РЖД» современных принципов ведения бизнеса. В их основе лежит построение единого контракта жизненного цикла для тягового подвижного состава. Сегодня во всем мире это является одним из основных и успешных инструментов взаимодействия государственных и частных компаний.

Северная дирекция по ремонту тягового подвижного состава передала на обслуживание ООО «ТМХ-Сервис» 550 локомотивов, все необходимое оборудование (около 1,5 тыс. единиц), производственные и служебные площади. Кроме того, подготовлен перечень зданий и сооружений, находящихся на балансе ремонтных депо, общей площадью более 66 тыс. кв. м. Рассчитана и утверждена программа ремонта локомотивов, подлежащих передаче на полный сервис в IV квартале 2013 года (свыше 1,2 тыс. единиц). Организация ремонта и обслуживания приборов безопасности будет осуществляться на договорной основе силами дирекции по ремонту.

В штат сервисной компании вошли 1752 сотрудника дирекции. Приступив к работе в новом статусе, специалисты сохранили право практически на все социальные льготы и гарантии, за исключением небольшого изменения: вместо права на безденежный проезд предусмотрена денежная компенсация

по предъявлении купленного билета. Система мотивации несколько отличается от принятой в ОАО «РЖД»: премия начисляется в зависимости от выполнения показателей планового ремонта, за соблюдение сроков ремонта и за отсутствие отказов на линии. Кроме того, планируется расширение действующих программ повышения квалификации работников.

Руководство СЖД рассчитывает, что передача локомотивов на сервисное обслуживание новым подрядчикам позволит повысить качество ремонта локомотивов, сократить их простои в депо, снизить количество отказов в пути следования. Вместе с тем повысятся требования к эксплуатации машин. Локомотивной бригаде будут предъявляться серьезные претензии в случае нарушения режима ведения поезда и управления локомотивом. Если повреждение машины произойдет по вине работников, за свои просчеты они будут отвечать, в том числе и финансово, поскольку каждый дополнительный ремонт нужно будет оплачивать сервисной компании.

В дополнение к договору начата разработка технического регламента взаимодействия в соответствии со стандартом регламентов ОАО «РЖД». Кроме основных разделов, регламентирующих производственные и технологические взаимоотношения, в нем будет предусмотрен порядок определения виновности сервисной организации и размеров уплаты штрафов за просрочку доставки грузов и пассажиров, а также порядок взаимодействия по экономии топливно-энергетических ресурсов. В данном регламенте будут отражены принципы организации работы оперативно-распорядительного аппарата в Центре по управлению тяговыми ресурсами, а также участия сервисной организации в работе постоянно действующих ко-



миссий по определению виновности и отнесению убытков за допущенные непроизводительные потери. Кроме того, предстоит создать Единый технологический процесс взаимодействия между железной дорогой и «ТМХ-Сервисом», в котором будет отражен оборот, график подачи локомотива и все остальные элементы жизненного цикла тягового подвижного состава.

На СЖД ожидают, что переход на сервисное обслуживание позволит повысить планку качества в содержании локомотивного парка. Особенно остро стоит проблема ремонта и обслуживания тепловозов в северных регионах, где нехватка исправных машин затрудняет процесс грузоперевозок. «Я убежден, что в новых условиях при кропотливой и профессиональной работе ситуация изменится к лучшему. Для этого на первом этапе нужно оказать партнерам необходимую технологическую поддержку, снять административные барьеры и совместно создать условия для того, чтобы перейти на полное сервисное обслуживание на магистрали обеспечил системное повышение качества ремонта и производственных процессов в целом», резюмирует В. Билоха.

Елена Николаева