

НАША КОМПАНИЯ

№17 (307), 20 октября 2017 года

МОРСКОЙ ПОРТ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



СПЕЦВЫПУСК



Уважаемые читатели, вы держите в руках необычный номер «НК». Он целиком состоит из вопросов и ответов по самым разным производственным темам.

Управляющий директор Владислав Жуков за последние месяцы посетил подразделения порта, и в ходе встреч ему были заданы десятки вопросов. На какие-то из них директор ответил сразу, другие передал для дополнительной проработки.

Обилие вопросов и тем говорит о том, что в порту подобрался хороший неравнодушный к родному предприятию коллектив, способный к саморазвитию и победам в конкурентном соперничестве. Нам есть что обсудить, нам интересно, нам не все равно. Мы хотим, чтобы стало лучше.

Еще в середине 20 века один из основателей японской компании SONY, нынешнего лидера в области электроники, видеотехники и лазерных технологий, Акио Морита говорил: «Никакая теория, программа или правительственная политика не могут сделать предприятие успешным, это могут сделать только люди».

То есть каждый из нас!

Последние сводки говорят о снижении грузооборота компании. Что в связи с этим предпринимается для исправления ситуации?

Основные надежды связаны с активизацией коммерческой деятельности: выявлением новых потребностей рынка, созданием услуг, которые порт может предложить потенциальным или существующим клиентам, улучшением сервиса, проведением переговоров. На этом фронте трудится коммерческая дирекция. Она активизировала работу с новыми перспективными направлениями, грузами и компаниями. С давними клиентами ведутся переговоры по увеличению грузопотоков и расширению номенклатуры грузов. Маркетологи ищут и находят точки соприкосновения между потребностями рынка и возможностями нашей компании. Что касается внутреннего направления, то мы немало сделали для улучшения клиентского сервиса: например, ввели аккредитацию для транспортных компаний и принцип «одного окна», облегчающий оформление документов и ускоряющий этот процесс.

Но усилил только коммерческой дирекции мало. Необходимо осознать, что грузооборот за-



висит и от каждого из нас.

Клиенты общаются с сотрудниками разных подразделений, наблюдают работу на причалах и делают выводы о компании, как партнере. Вот уронили докеры трубу. Это не только большой материальный ущерб для порта, но и удар по репутации, он перечеркивает всю проделанную по данному клиенту большую работу.

Рынок грузовых перевозок узкий, здесь все друг друга знают, но его законы работают так же, как и в других сферах. Вы ведь не пойдете второй раз к мастеру, который вас плохо постриг или испортил пару обуви, которую вы принесли ему в починку?

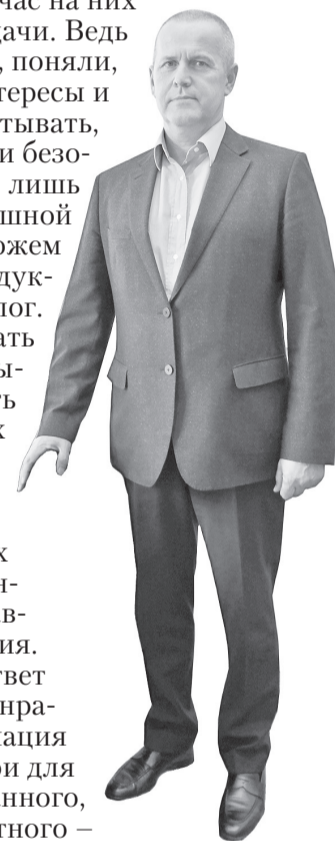
Нельзя забывать и про «мелочи». Что увидит клиент в нашем отделе пропусков? Если грязь, неряшливость и хмурые лица – у него останется

От первого лица Диалог как путь к успеху

Мы все нуждаемся в информации, поэтому я так много внимания уделяю общению с работниками и отношусь к этому крайне серьезно. Первые встречи в большей степени были для меня ознакомительными, а сейчас на них решаются важные задачи. Ведь мы услышали друг друга, поняли, что у всех нас общие интересы и цели – работать и зарабатывать, трудиться в комфорте и безопасности, а это возможно лишь сделав компанию успешной на рынке. Значит, мы можем вести спокойный и продуктивный диалог.

Для меня важно получать информацию с мест событий, из первых рук, знать мнение самых разных членов коллектива. Это позволяет определять сильные и слабые стороны производственных процессов, и соответственно корректировать управленческие решения.

И пусть не каждый ответ в этой газете может понравиться. Но это информация сегодняшнего дня. Двери для диалога – аргументированного, заинтересованного и честного – открыты всегда.



Управляющий директор МП СПб
Владислав Жуков



одно впечатление. А если чистоту и доброжелательных сотрудников – совсем другое.

Каждое грамотное действие нашего сотрудника – это еще один камешек в чашу весов, склоняющих клиентов к сотрудничеству. Поэтому всем работникам этот вопрос необходимо адресовать прежде всего себе – что я предпринимаю для повышения привлекательности моей компании?

Управляющий директор Владислав



В порту существует жесткая система наказаний за нарушение правил охраны труда. Можно ли ввести градацию наказаний, начать с предупреждения, затем 10% и так далее в зависимости от тяжести нарушений?

На сегодняшний день все тягачи в плохом техническом состоянии. Что предпринимает компания?

Пять тягачей ждут капитального ремонта в 2018 году. Остальные стараемся ремонтировать оперативно, что не всегда получается из-за долгой поставки запчастей. Поломки, как правило, связаны с условиями эксплуатации. Самая распространенная – лопнувшие рессоры. Пользуясь случаем, прошу докеров бережнее относиться к технике.
Технический директор Кирилл Якименко

Эта система наказаний была принята из-за большого количества нарушений. Сейчас ситуация заметно улучшилась, значит, система эффективна. Правила охраны труда написаны кровью, в них нет мелочей. Возможно, мы введем экспериментальный период с градацией наказаний (хотя с градацией не все просто: например, не застегнутый ремешок каски – вроде пустяк, но у нас он привел к серьезной травме). Но если количество нарушений вырастет в связи с этим – то вернемся к существующему положению.
Начальник управления производственной безопасности Алексей Кобик

Сдельные расценки, как утверждено Положением об оплате труда, будут пересмотрены с 2018 года. Подготовительная работа, включающая анализ каждой расценки с учетом производительности труда на разных технологических схемах, уже ведется. Крепление при завершении работы в трюме не тарифицируется как сдельная работа и оплачивается по часовому тарифу ввиду того, что нет возможности установить единицу измерения. Крепление при погрузке на судно учтено сдельной расценкой на соответствующий груз.
Директор по управлению персоналом Виктория Зинченко

Когда будет пересмотр расценок на перегрузочные работы? Будут ли введены тарифы на трудоемкое и длительное крепление?



График работы материального склада неудобен для докеров. Просим выдавать спецодежду ежедневно, и обязательно – во время обеденного перерыва.
Мы пошли навстречу пожеланиям работников и изменили режим работы склада (соответствующее распоряжение №6 вышло еще 15 августа). Склад работает в будние дни с 12:30 до 15:30.
Коммерческий директор Алексей Важов

На складе УМТС не всегда есть нужные размеры средств индивидуальной защиты.
Отсутствие нужных размеров СИЗ может быть связано с несвоевременной явкой работников на склад, когда требуемые размеры и номенклатура СИЗ уже выдана другим работникам. Еще был сбой в программе учета, который привел к некорректному заказу СИЗ. Информацию о наличии тех или иных СИЗ работники склада УМТС передают через бригадиров.
Как учитывается мнение производственного персонала по качеству и удобству спецодежды и обуви до этапа закупочных процедур?
Мнение производственного персонала учитывается при составлении Технических требований к средствам индивидуальной защиты. При наличии замечаний и предложений по качеству СИЗ рекомендуется оформлять коллективные обращения в свободной форме и направлять их в адрес СОТиПБ или ОМиСП.
Можно ли включить в «Перечень СИЗ» летнюю обувь (сандали, летние ботинки/туфли)?
Сандали, туфли и облегченные ботинки неприменимы для работы на причалах, поскольку не могут обеспечить защиту. Работники должны применять исключительно кожаные ботинки с жестким подноском, как это предусмотрено Типовыми отраслевыми нормами.
Начальник управления производственной безопасности Алексей Кобик

Работодатель регулярно осуществляет индексацию заработной платы всех работников Общества. Начиная с июля 2013 г. производится выплата индексационной надбавки, которая ежегодно увеличивается с учетом официального уровня инфляции и величины потребительской корзины. На данный момент каждый работник получает ежемесячно 7538 рублей как индексационную надбавку. Тем не менее, работодатель имеет намерение осуществить пересмотр часовой тарифной ставки докеров-механизаторов. В данный момент проводится моделирование изменений. В случае положительного рассмотрения Советом директоров изменение часовой тарифной ставки будет осуществлено в 2018 году.
Директор по управлению персоналом Виктория Зинченко

Когда будет повышаться тарифная ставка докеров-механизаторов, которая не индексировалась с 2012 года?

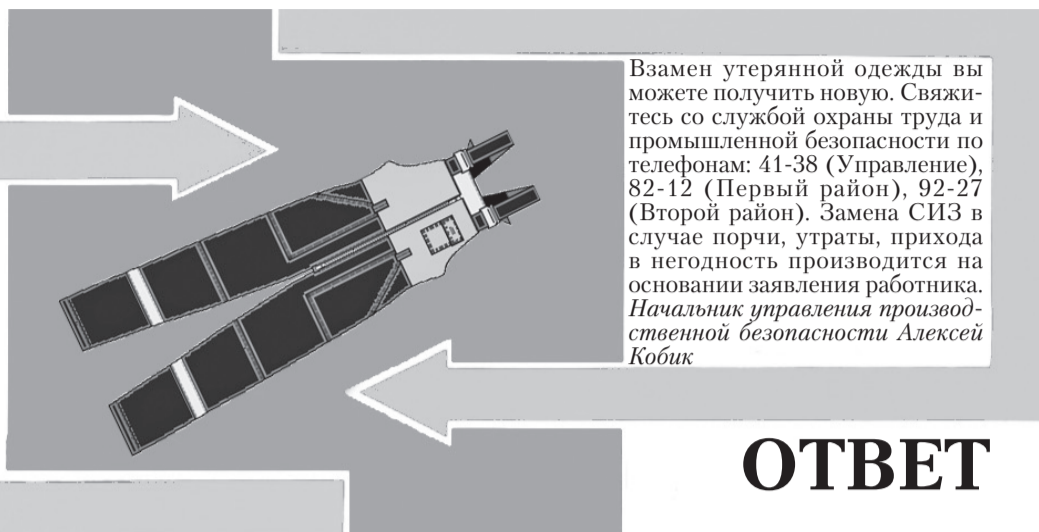
Из-за закрепления техники за бригадами много времени тратится на уговоры диспетчеров, и часто диспетчеры закрепленную за другими бригадами технику так и не выдают.

Механикам закрепление дает возможность четко планировать обслуживание погрузчиков в соответствии с графиком работы бригад. Это минимизирует простои из-за ремонта.
Технический директор Кирилл Якименко

Закрепление направлено на повышение сохранности техники, и этот курс компания будет продолжать. Возможно, у системы есть недостатки и ее нужно совершенствовать. На техническом совете или совете бригадиров эту тему можно обсудить и выработать дополнительные решения.
Директор по эксплуатации Владимир Бурлев

ВОПРОС

Что делать, если спецодежда, сданная в стирку, утеряна?



Взамен утерянной одежды вы можете получить новую. Свяжитесь со службой охраны труда и промышленной безопасности по телефонам: 41-38 (Управление), 82-12 (Первый район), 92-27 (Второй район). Замена СИЗ в случае порчи, утраты, прихода в негодность производится на основании заявления работника. *Начальник управления производственной безопасности Алексей Кобик*

Возможно ли хранить в механизации Первого района несколько тягачей, чтобы не гонять их со Второго, и тем самым сократить время выдачи техники?

Сейчас на Первом районе обычно задействованы четыре тягача. Планируется приобрести еще два. Если дирекция по эксплуатации пришлет заявку с просьбой увеличить там количество тягачей, мы это сделаем. *Технический директор Кирилл Якименко*

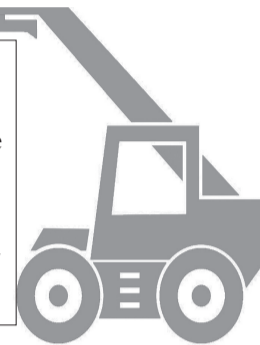


ОТВЕТ

Новые погрузчики KALMAR грузоподъемностью 33 тонны не отличаются надежностью. Может, стоит посмотреть тяжелую технику у других производителей?



К сожалению, качество продукции этой фирмы действительно снизилось. Как и многие другие производители, она встала на путь уменьшения ресурса выпускаемой техники. При планировании следующих закупок мы будем иметь это в виду. Но в то же время хочу обратить внимание на характер поломок. Как правило, это выход из строя коробки передач, что говорит об агрессивном стиле вождения, в частности, о начале движения с пробуксовкой. На мой взгляд, уровень культуры вождения в порту пока невысокий, его нужно поднимать. *Технический директор Кирилл Якименко*



Работники механизации допускают брак при обслуживании техники потому, что у них нет материальной заинтересованности, нет завязки на результат труда докеров-механизаторов. Можно ли их заинтересовать, чтобы повысить качество работы?

Для специалистов службы главного механика разработана новая система оплаты труда. По новой СОТ рост зарплат в различных бригадах составил от 6 до 12%, по отдельным работникам и гораздо выше. Увязка с результатами работы докерских бригад не планируется, ведь иногда при спадах грузооборота производительность докерских бригад невысокая. Захотят ли работники СГМ терять зарплату? Здесь будут другие критерии, связанные с готовностью техники.

Директор по управлению персоналом Виктория Зинченко

В порту работают инструменты, позволяющие влиять на качество обслуживания и ремонта техники. Это Журналы замечаний, технический совет, совет бригадиров. Для сотрудников службы главного механика разрабатывается система материальной ответственности. Так что сигнальте, но только о конкретных случаях. *Технический директор Кирилл Якименко*

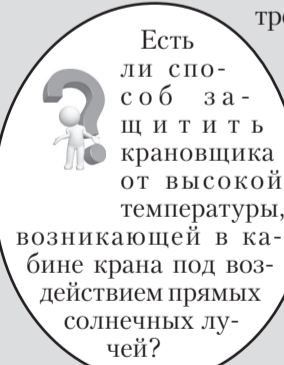
Планируется ли изменить конструкцию применяемых в порту эстакад?

Да, и эта работа ведется в плановом порядке. Сейчас сформирована заявка на приобретение двух эстакад новой конструкции с возможностью установки со стороны причала и обеспечением подъема докеров с боковой стороны эстакады. *Директор по эксплуатации Владимир Бурлев*



На новых кранах для этого предусмотрены защитные козырьки, на старых моделях их нет. Тонировку не рассматриваем из-за ухудшения видимости в темное время. Так что в старых кранах для спасения от высокой температуры придется открывать окна или, как вариант, установить вентилятор. Кстати, все окна открываются исправно, мы специально проверили.

Технический директор Кирилл Якименко



Можно ли возобновить работу столовых на районах и таким образом обеспечить производственный персонал горячим питанием круглосуточно?



Опыт показал, что обеспечить рентабельность этой деятельности невозможно ввиду низкой посещаемости столовых. К примеру, на Первом районе посещаемость не превышала 40 человек в дневное время и не более 12 человек – в ночное. На Втором районе: не более 15 человек в дневное время и 5-7 человек в ночное. Достаточно часто, когда флот отсутствовал, ночью вообще никто в столовую не приходил. Поэтому все организации свернули деятельность в порту. Сейчас на районах проходит анкетирование с целью выяснить предпочтения портовиков по организации питания. К ноябрю анкеты обработаем и по результатам примем решение.

Начальник хозяйственного отдела Эмиль Солодкий



СПРАШИВАЛИ? ОТВЕЧАЕМ!

ПРОШУ СРАВНИТЬ УРОВЕНЬ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ ДОКЕРОВ-МЕХАНИЗАТОРОВ ПО СТАРОЙ И ПО НОВОЙ СИСТЕМАМ ОПЛАТЫ ТРУДА ПО БРИГАДАМ.

В свое время сравнение двух СОР позволило выбрать лучшую из них. Все второе полугодие 2014 года расчет зарплаты докеров велся одновременно по двум системам. Работники видели зарплатные квитки и выбирали, по какой СОР работать. Предпочтение отдали новой системе, так как она позволяла зарабатывать значительно больше. На ее фоне заметнее стали многочисленные недостатки старой СОР, например, несправедливое распре-



деление заработков среди работников. Так, раньше более производительные бригады «делились» своей ежеквартальной премией с менее производительными, существовала система приписок, нормативы были некачественные. Время показало, что докеры сделали правильный выбор, поскольку сейчас их зарплаты, как свидетельствуют обзоры, самые высокие и в регионе, и среди российских портов. В 2017 году по отношению к прошлому году средний рост зарплат в бригадах составил 5,1%. Эффективность новой СОР очевидна по всем параметрам.

Директор по управлению персоналом Виктория Зинченко

Можно ли докерам (крановщикам на LIEBHERR), которых направляют на работу в бригады ро-ро терминала, выплачивать компенсацию при условии неполной сменной загрузки или неотлаженного процесса погрузки?

В настоящее время проводится работа по обеспечению непрерывного процесса перегрузки контейнеров, что повлечет непрерывную занятость крановщика и увеличение интенсивности перегрузки контейнеров до 11 единиц в час. При такой интенсивности заработок по наряду с учетом всех доплат и премий составит 8 018 рублей за смену (справочно: при интенсивности 8 единиц в час заработок за смену ДМ 3 класса со всеми доплатами составит 5 970 рублей).

Директор по управлению персоналом Виктория Зинченко



Прокомментируйте вопрос по стропам для погрузки погрузчиков в трюм. По информации докеров, стропы стали тяжелее и толще, вследствие чего они не гнутся, их трудно удержать, при отцепке сильно пружинят и могут отпружинить в голову.



Ранее для подачи погрузчиков модельного ряда «Кальмар» грузоподъемностью 28-32 тонны в трюм существовало несколько разных подвесок. Мы унифицировали подвеску, увеличив ее грузоподъемность до 50 тонн. Соответственно диаметр каната, из которого она изготовлена, стал толще, а сама подвеска – тяжелее. Учитывая указанные замечания докеров, одним из предложений может быть переход на цепную подвеску. Подготовлена заявка на расценку цепной подвески в УМТС. После получения стоимости изделия будет определен вопрос о возможности и целесообразности закупки.

Директор по эксплуатации Владимир Бурлев

РАССМОТРИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ УЧЕТА МНЕНИЯ ДОКЕРОВ-МЕХАНИЗАТОРОВ ПРИ ЗАКУПКЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ В ЧАСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И УДОБСТВА ЭКСПЛУАТИРОВАНИЯ.



Мы готовы учитывать мнение докеров, доносите его по существующим каналам коммуникации. Но мнение должно быть обоснованным, реализуемым, и не в виде единичных «хотелок», а от инициативной группы.

Технический директор Кирилл Якименко

Для обдува подрамника полувагона с насыпными грузами требуются ранцевые воздуходушные устройства. Когда их купить?

Компания уже определила необходимое количество и закупила 3 ранцевых воздуходушных устройства.

Директор по эксплуатации Владимир Бурлев

На большегрузных погрузчиках система охлаждения очень мощная и направлена вниз на дорогу. В результате поднимается столб пыли и окутывает водителя. Требуется техническое решение.

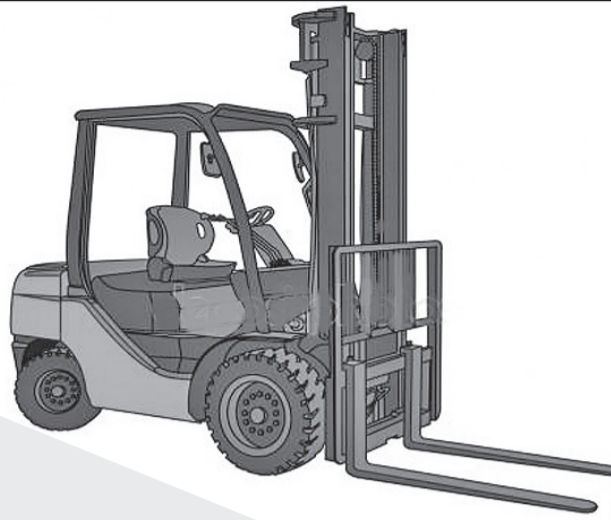
Размещение системы охлаждения внизу стандартно для всех машин с мощными двигателями. Конструктивные изменения невозможны, уменьшение воздушного потока чревато перегревом двигателя. Поэтому решение здесь только одно – работать с закрытыми дверями.

Технический директор Кирилл Якименко



ХОЧЕШЬ ЗНАТЬ?

НЕ МОЛЧИ!



Рассмотрите возможность приобретения ролл-трейлеров грузоподъемностью 70-75 тонн.

На сегодняшний день в порту есть 11 ролл-трейлеров грузоподъемностью 70 тонн, все исправны. При необходимости, подтвержденной дирекцией по эксплуатации, будем планировать закупку в 2018 году. Нужно четко все обосновать, согласовать с бригадирами и обсудить с директором по эксплуатации. Такое предложение должно быть рассчитанным и аргументированным.

Технический директор Кирилл Якименко

Просим запланировать закупку валенок для работы в зимний период, так как в сапогах ноги мерзнут.

Валенки не обеспечивают защиту ног от ударов и повреждений в случае проколов и падения различных предметов и материалов, поэтому работать в них небезопасно. У сапог жесткий подносок и антипрокольная стелька, которые обеспечивают защиту ног. Сейчас компания закупает максимально утепленные сапоги. У них верх из натуральной кожи повышенной толщины, подкладка и стелька с натуральным мехом, подошва с улучшенным сопротивлением скольжению. Применяя такую обувь, работники не замерзнут. Но если вы все же столкнетесь с такой проблемой, обращайтесь в отдел мотивации и социального партнерства, либо в службу охраны труда, пожарной и промышленной безопасности.

Начальник управления производственной безопасности Алексей Кобик

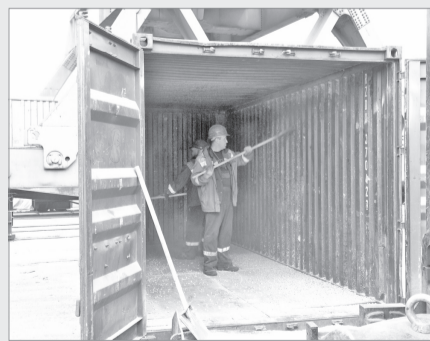
ОЦЕНИТЕ РИСКИ И ПРЕДЛОЖИТЕ РЕШЕНИЕ ПО ВОПРОСУ, КАСАЮЩЕМУСЯ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВИЛ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫГРУЗКЕ КРЫТЫХ ВАГОНОВ С ДРЕВЕСНЫМИ ГРАНУЛАМИ, А ИМЕННО: ВОЗМОЖНОСТЬ НЕ НАКАЗЫВАТЬ ДОКЕРОВ-МЕХАНИЗАТОРОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ПОСЛЕ КАЖДОГО ПОДЪЕМА СПРЫГИВАТЬ С БИГ-БЭГОВ (ЧТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ТРАВМЕ НИЖНИХ КОНЕЧНОСТЕЙ) И ПОКИДАТЬ ВАГОН ПЕРЕД НАЧАЛОМ МАНЕВРА ПОГРУЗЧИКА.

Запрет на нахождение персонала в вагоне при работающей перегрузочной технике установлен многими инструкциями и правилами. В ноябре 2016 года в порту Таганрога при аналогичных условиях произошел несчастный случай со смертельным исходом. *Начальник управления производственной безопасности Алексей Кобик*

Почему нет тарифицирования или другого вида компенсации за подработку биг-бэгов с древесными гранулами и зачистку контейнеров после выгрузки древесных гранул россыпью?

Установить максимально точные расценки для биг-бэгов с различной степенью повреждения невозможно. Эти работы выполняются одновременно с выгрузкой и оплачиваются по часовому тарифу. Что касается зачищаемых контейнеров, то их объем незначителен, поэтому для данной работы в течение смены при выполнении ПРР установление отдельной сдельной расценки некорректно.

Директор по управлению персоналом Виктория Зинченко



При погрузке листов на платформы для плотного прилегания их к борту предлагаем подбивать листы рамой погрузчика, оборудованной резиновыми отбойниками. Как вам такое предложение?

Это предложение предполагает нарушать одновременно несколько руководящих документов и просто «убивать» автопогрузчики. Так, инструкция №5 по охране труда «Для докера-механизатора-водителя (машиниста) автопогрузчика», гласит: сбрасывать груз с грузозахватного приспособления (органа) торможением, наклоном рамы вперед, а также заталкивать груз на вилы с разгона – запрещается. «Правила охраны труда в морских портах» ПОТ РО-152-31.82.03-96 запрещают использование погрузчика для выполнения следующих операций: сбрасывание груза с вил погрузчика торможением, наклоном рамы вперед и т.п., а также заталкивание груза с разгона. Также нарушаются требования Правил технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования (РД 31.1.02-04). Инструкциями грузополучателя тоже КАТЕГОРИЧЕСКИ запрещается торцевание листов для исключения повреждения кромок, по которым происходит их сварка в трубу. Но в целом тема погрузки листов на платформы нуждается в развитии, так что предлагайте другие варианты.

Директор по эксплуатации Владимир Бурлев

При одновременном пользовании всеми душевыми кабинками на втором этаже бытблока №1 на Первом районе вода скапливается в поддонах по щиколотку. Просим проверить систему слива воды.

Мы уже проверили работу канализации. При номинальной нагрузке система работает нормально. При всех открытых душевых на этаже и длительной максимальной нагрузке вода уходит с застоем в зоне трапа. Ситуацию будем исправлять.

Технический директор Кирилл Якименко

СООБЩИ!



714-90-49



vk.com/seaportspb



gazeta@seaport.spb.ru



ВОПРОС

Можно ли сделать тоньше и легче броневые захваты для погрузки слябов?

«Легкие» захваты – это миф, облегчение невозможно без снижения грузоподъемности. Однажды, в конце 90-х, захваты г/п 30 тонн удалось заказать на Ижорском заводе. Там применили некий военный сплав, и захваты действительно получились более легкими. Сейчас разместить такой заказ на засекреченном военном производстве невозможно. Решение лежит в плоскости перехода на выгрузку слябов исключительно магнитами, что в данный момент реализовано на кранах LIEBHERR, приобретена магнитная траверса для широкоформатного листа для использования на любых кранах соответствующей грузоподъемности. При положительном заключении по результатам работы новой траверсы планируем включить в бюджет 2018 года приобретение автономной магнитной траверсы на порталные краны.

Директор по эксплуатации
Владимир Бурлев

ОТВЕТ

Очень долго не можем получить запчасти, из-за этого сломанные погрузчики простаивают без ремонта. Нет щеткоочистителей, вместо лобового стекла ставят оргстекло. Чтобы поменять лампочку в фаре, от докеров требуют писать объяснительные...

Большой срок поставки запчастей – 2-3 месяца – при внеплановых ремонтах действительно выводит технику из строя. Управляющий директор дал задание сократить сроки поставок, и сейчас над этим трудятся специалисты соответствующих подразделений. Оргстекло вместо лобового мы устанавливаем как временную меру, пока не будет куплено оригинальное. За перегоревшие лампочки объяснительных не берем, а вот за разбитые фары – да, поскольку это вина конкретного человека.

Технический директор Кирилл Якименко

Есть ли возможность определить периоды времени для сдачи техники по окончанию работы бригады докеров-механизаторов и приема техники бригадой, заступающей на смену, таким образом, чтобы начало работы бригады не задерживалось по причине несвоевременной сдачи техники предыдущей бригадой?

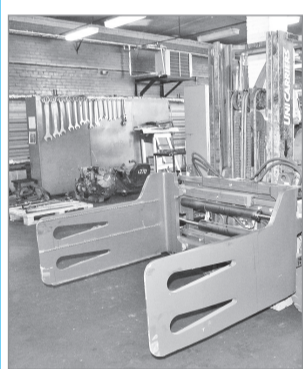
Это вопрос не административный, это история об уважении друг к другу, умению договариваться и учитывать интересы. Советую обсудить его на совете бригадиров и именно в этот момент, вырабатывая общее решение, вспомнить о докерском братстве и реально его проявить на созидание.

Директор по эксплуатации Владимир Бурлев

ПРО ТЕХНИКУ

отвечает технический директор Кирилл Якименко

Боковые захваты на новых погрузчиках NISSAN г/п 2,5 тонны более длинные, чем на ранее закупаемых моделях погрузчиков. Это вызывает неудобство при маневровых работах. Можно ли вернуться к коротким захватам?



Сейчас на новых погрузчиках мы используем штатные боковые захваты длиной один метр. Они закупаются последние три года, и раньше нареканий на них не было. Обсудите вопрос с бригадирами и руководством дирекции по эксплуатации. Если будет общее решение, мы будем заказывать захваты покороче.

В зимний период не хватает техники для очистки территории от снега. Может, стоит дополнительно закупить погрузчики ВОВСАТ?

На Первом и Втором районах числится три погрузчика ВОВСАТ. Считаю, что такого количества достаточно. Тем более, что для уборки снега также используются пять единиц VOLVO и три KOMATSU.



Погрузчики ТСМ грузоподъемностью 28 тонн имеют очень высокую раму, которая задевает потолки эстакад и повреждается. Что с этим делать?

Высота подъема рамы в зависимости от модели колеблется от 5 до 5,5 метра. Нужно аккуратнее работать и почаще смотреть вверх.

Есть ли техническая возможность установки прозрачной съемной кабины на погрузчики г/п 2,5 тонны? Возможно ли такое решение с точки зрения безопасности?



Это особенность конструкции для работы в порту. Если делать съемную кабину из пластика, то во время осадков в ней будет некомфортно и опасно из-за плохой видимости, особенно в условиях вагона. Застекленная кабина – это опасность для водителя, потому что разбитое стекло может серьезно покалечить или убить.

Можно ли докерам, допустившим значительную поломку техники, в качестве реабилитационной меры отработать в механизации в свои основные смены, когда загруженность на перевалке грузов невысокая?

К сожалению, такое предложение противоречит Трудовому Кодексу, который предписывает работать в рамках основных обязанностей, закрепленных в трудовом договоре. Возникает и вопрос оплаты такого труда – от чего она будет зависеть? Кто будет отвечать за контроль работы «отрабатывающего» докера? Увы, компромисс здесь невозможен.

Директор по управлению персоналом Виктория Зинченко

На мой взгляд, это нецелесообразно. У докера нет соответствующей квалификации, значит, он не может гарантировать качество ремонтных работ. И претензий к нему потом не предъявишь: он же не слесарь. Второй нюанс. Он начал что-то делать, но его вызвали на погрузо-разгрузочные работы. Техника все это время не может простаивать в ремзоне. Тогда посыплются другие вопросы – где техника.

Технический директор Кирилл Якименко