

Автоматизація вагоноремонтного підприємства – новий етап розвитку

Нещодавно у вагонному депо Клепарів відбулася школа передового досвіду на тему «Впровадження на пунктах технічного обслуговування вагонних депо залізниць України типової автоматичної системи управління пунктом технічного обслуговування (АСУ ПТО (ВЧД))». Ця система була розроблена в інформаційно-статистичному центрі нашої залізниці та експериментально впроваджена у вагонників Клепарова. Наводимо виступи деяких учасників семінару.



«Ми йдемо до комплексної автоматизації вагоноремонтного підприємства»
Заступник начальника вагонного Главку Укрзалізниці Ігор ПАВИЦЬКИЙ:



– Згідно з наказом Генерального директора Укрзалізниці, ми зараз займаємося автоматизацією нижнього, лінійного рівня нашої структури. Оскільки автоматизація рівня Укрзалізниці вже зроблена, але інформація, яка туди надходить, поки що неповна і недостатньо оперативна. Тому треба автоматизувати ті робочі місця, звідки надходить інформація, щоб вона вводилася у режимі робочого місця оператора ПТО чи вагонного депо. Необхідно перейти до безпаперових технологій. Наприклад, коли оглядач вагонів працює, він не повинен випускати вручну несправності вагонів, він повідомляє про це по радіо оператору, який відразу цю інформацію вводить у машину. При цьому відразу видається форма ВУ23, де вже вказано усі необхідні показники. Необхідно також поєднати бухгалтерський облік з кадрами і матеріально-технічним забезпеченням. А далі система обліку ремонту вагонів об'єднується із системою бухгалтерського обліку, щоб було конкретно видно кількість відремонтованих вагонів, витрати на ремонт та інше. Для цього і розробляється ця система. А з бухгалтерського обліку співрозробниками є усі наші обчислювальні центри. Після цієї наради, у лютому буде передане це програмне забезпечення з бухгалтерського обліку, а з системи обліку ремонтів передається сьогодні. У лютому вони впроваджуються у дослідну експлуатацію. За координаційним планом, у квітні буде закуплено необхідну техніку і десь до кінця другого кварталу ми вийдемо на повну автоматизацію депо у розділі бухгалтерського обліку, обліку кадрів, обліку ремонту вагонів. Щоб депо і ПТО працювали в автоматизованому режимі. Таким чином, ми йдемо до повної комплексної автоматизації вагоноремонтного підприємства.

Зараз в АСУ ПТО (ВЧД) львівської розробки ще бракує функції заповнення паспорта, невдовзі вона буде розроблена. А поки що паспорти передаються у паперовому вигляді і в ПТО вони вводяться вручну. Коли ми впровадимо цей блок паспорта, він буде заповнюватися прямо на робочому місці у вагонному депо на машині, що майже повністю виключить помилки і суттєво скоротить термін паспортизації вагонів. На наступному етапі, коли буде впроваджено електронний під-

пис, ми вже працюватимемо повністю за безпаперовою технологією.

«Впроваджуючи АРМ, ми наближаємося до світових стандартів»

Перший заступник начальника Львівської залізниці Богдан ПІХ:



– Ми раді поділитися нашим досвідом автоматизації виробництва з колегами з інших залізниць. Кожна подібна школа «підтягує» підприємство, де вона проводиться. З цієї нагоди підрозділ отримує допомогу, яку за звичайних умов не може своєчасно отримати, щоб провести ремонтні роботи, поліпшити технічний стан. Незважаючи на те, що підготовка до проведення школи у вагонному депо Клепарів відбувалася взимку і на підприємстві було немало питань, які треба було вирішити, ми зробили усе так, щоб якнайкраще організувати цей семінар. Щоб показати усю роботу, проведену працівниками депо та ІСЦ залізниці з автоматизації обліку вагонного господарства. Зараз увесь цивілізований світ працює не у «паперовому» режимі, приносячи стоси документів керівникам чи виконавцям для роботи, а тільки з допомогою автоматизованих робочих місць та комп'ютерів. Це значно полегшує спеціалістам працю, дає можливість бачити ситуацію у режимі реального часу і оперативно впливати на неї.

Сьогодні по усій Укрзалізниці вводиться в експлуатацію нова система контролю за роботою локомотивів і локомотивних бригад. Це, у свою чергу, вимагатиме серйозного підходу, адже навіть поїзд не зможе відправитись, якщо не буде своєчасно введено інформацію про локомотив. Тому кожне автоматизоване робоче місце, кожне введення у промислову експлуатацію будь-якого АРМу, будь-якої системи – це полегшення роботи для нас з вами, для наших працівників. Приємно, що у питаннях вагонного господарства нам доручено і далі бути розробниками інших програм,

інших АРМів як, наприклад, обліку колісних пар, фінансового обліку. Уся ця робота буде проводитись на базі вагонного депо Клепарів та ІСЦ нашої залізниці. А ми передаватимемо весь цей матеріал для впровадження по усій Україні. Розробники та ініціатори інших програм – колеги з інших залізниць. Співпрацюючи, ми матимемо позитивний результат у реалізації завдань, поставлених керівництвом галузі.

«Жодна інша залізниця України не має такого обсягу та якості робіт з технічного обслуговування вантажних вагонів»

Начальник служби вагонного господарства Львівської залізниці Петро КАЛІТЧУК:



– Хочу кілька слів сказати про роботу вагонного господарства нашої залізниці. Специфіка роботи нашої магістралі, перш за все, полягає у тому, що вона єдина в Україні має на своїх теренах обслуговування гірських перевалів. Для того, щоб підготувати потяг до поїздки через перевал, його необхідно технічно обслужити. У нас таких перевалів чотири. І чотири гірських ПТО: Стефанешти, Рахів, Лавочне і Сянки. Спуски і підйоми тут мають від 22 до 33 тисячних – це накладає серйозні зобов'язання на роботу вагонного господарства. Перш за все – стопроцентне забезпечення автогальмами і їхнє випробування з 10-хвилинною витримкою. До речі, якщо по рівнинних залізницях один локомотив тягне поїзд масою більше 5 тисяч тонн, то у нас таку вагу через перевали можна пропустити лише за допомогою 4 локомотивів – три локомотива у голові і один у хвості. Це, звичайно ж, вимагає високої кваліфікації не тільки від вагонників, а й від локомотивних бригад. Через вагонне депо Клепарів поїзди прямують на Захід. У 2006 році на ПТО цього депо, з різних причин, було замінено 367 надресорних балок. На перевальних

ПТО у нас теж відбувається кваліфікований огляд вагонів. Торік тут виявлено зламаними 11 шкворнів і 7 клинів фрикційного апарата. Думаю, що жодна інша залізниця України не має такого обсягу та якості робіт з технічного обслуговування вантажних вагонів. А якщо говорити про автогальма, то у нас, практично, немає такого поїзда, у якого б ми не міняли повністю або прилади, або гальмівні колодки чи інші запчастини. Робота надзвичайно напружена.

Ще однією особливістю нашої залізниці є те, що вона межує з шістьма залізничними адміністраціями інших держав. Це обумовлює певні вимоги до роботи вагонників, адже потрібно узгоджувати роботу суміжних підприємств і організацій.

«Впровадження АСУ ПТО суттєво підвищило оперативність нашої роботи»

Начальник вагонного депо Клепарів Василь ІЛЬЧИШИН:



– Проведення школи у нашому депо було заплановано у кінці грудня. Але до цього стояло завдання для усіх залізниць, підписане Генеральним директором Укрзалізниці, щодо прокладання кабелів та усього іншого. Наша залізниця спрацювала найоперативніше. Нас забезпечили необхідними кабелями і погодні умови нам дозволили оперативно виконати поставлене завдання. Ми проклали близько 3 тисяч метрів оптоволоконного кабелю практично своїми силами. Лише кілька днів нам допомагали колеги з підприємств нашого вузла. Коли ми відзвітували про прокладання кабелів, виконавши основну роботу, було прийнято рішення до кінця січня провести на базі нашого депо школу передового досвіду. Хоча у січні й було багато святкових днів, ми звикли працювати і виконувати поставлені завдання, тому і цього разу виконали своє завдання повністю. До

речі, прокладення оптоволоконного кабелю, крім іншого, дало можливість встановити у депо додатково 42 службових телефони, які нам дуже були потрібні.

Уся ця програма була розрахована для автоматизованих робочих місць, із урахуванням можливих оновлень у перспективі. Що стосується апарату управління, то у нашій конторі створено локальну комп'ютерну мережу. Крім зв'язку з комп'ютерами контори, я маю вихід і на мережу залізниці. Це дозволяє швидко подавати інформацію, наприклад, з ПТО чи з депо, контролювати роботу, оперативно втручатися у виробничий процес, якщо виникає необхідність.

Впровадження АСУ ПТО суттєво підвищило оперативність нашої роботи. Тепер оглядач вагонів усю необхідну інформацію повідомляє оператору по радіо і підписує документи безпосередньо на ПТО.

Нова система дозволяє «бачити», де у нас знаходяться «хворі» вагони і скільки їх є на етапі, коли вони ще йдуть до нас із Здолбунова чи Ужгорода. Ми більше працюємо з порожніми вагонами, які повертаються через станцію Ужгород. Коли звіти відправляються сформований поїзд, у комп'ютері можна побачити, що такий-то номер поїзда має стільки-то вагонів. І у цьому потязі є 5 чи 6 вагонів по червоному чи жовтому порожню, які пройшли понад 100 чи 75 тисяч кілометрів. Якщо вагони, які мають червоний поріг, вимагають відчеплення і проведення планового ремонту, але за документами пересилаються в інше депо, ми все одно звертаємо на них особливу увагу.

І ще одна важлива функція нової системи – контроль за тим, щоб хтось не помилився. Наприклад, якщо оглядач вагонів неправильно назвав номер вагона, це вирішується з допомогою оператора на місці. Таким чином можливість помилки суттєво зменшується.

Ця школа сприяла суттєвому поліпшенню умов праці та відпочинку наших працівників. Донедавна споруда ПТО Клепарів знаходилася у скрутному становищі – ми торік тут перекрыли дах, а на сьогодні у нас повністю перенесені душові на перший поверх, оновлені кабінети і роздягальні, кімнати для прийому їжі, сушилки. У грудні ми закупили 140 нових шаф для роздягання. У приміщеннях встановили нові меблі, оновили інформаційні стенди. Ми отримали 7 нових комп'ютерів. Багато зроблено і у ремонтних цехах, де працівникам створено гідні умови праці.

Планів на цей рік маємо ще багато. Серед іншого, триватиме подальша комп'ютеризація та оновлення застарілих комп'ютерів.

Ігор ПАРФЕНЮК
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО
та Ігоря ПАРФЕНЮКА

