

Інтелект – основний капітал нашого часу

Щоб зреалізувати ідею, винахід чи проект, потрібні кошти. Як правило, винахідник чи автор ідеї не має грошей для її реалізації. Однак раціоналізаторам-залізничникам пощастило, у них – широке поле для технічної творчості. З давніх-давен раціоналізатори-залізничники вносили пропозиції про здешевлення ремонту рухомого складу та основних технічних засобів, створення принципово нових видів продукції, техніки, вдосконалення технології, дбайливого використання ресурсів, створення безпечних умов праці. У всі часи такі пропозиції винагороджувалися.

– Нині, коли завершується виконання програми з енергозбереження у 2007 році та проводиться її формування на 2008-й, одним із найактуальніших напрямків для раціоналізаторів залізниці є вдосконалення енергозберігаючих технологій, – переконаний перший заступник начальника залізниці – головний інженер залізниці Володимир Кисельов. – Основне завдання – вийти на європейські норми споживання енергоресурсів. До речі, в цьому році на станції Мостиська-II ми впроваджуємо нову котельню з німецьким обладнанням фірми "Вісман". Котельня буде другою в Україні, аналогічна уже функціонує на Південній залізниці. На кожен кіловат спожитої електроенергії котельня дає 5 кіловат тепла. Ціна котельні – 400 тис. грн. Презентація нової котельні відбудеться під час семінару Укрзалізниці з енергозберігаючих технологій, який буде проходити в другій половині жовтня на базі Львівської залізниці.



економічний ефект від впровадження у виробництво раціоналізаторських пропозицій: у 2004 році він склав 655 тис грн, у 2005 – 1,455 млн грн, у 2006 – 1,985 млн грн, за 8 місяців 2007 року – 2,538 млн грн. Торік під час проведення дорожнього огляду-конкурсу на кращого раціоналізатора було впроваджено у виробництво 326 рацпропозицій, що значно перевищило результати 2005 року. У технічній творчості взяли участь 479 раціоналізаторів, що, відповідно, на 130 відсотків більше ніж у 2005 році. Торік вагомим результатом досягли 57 раціоналізаторів віком до 30 років. У цьому році також проводиться дорожній конкурс-огляд на кращі раціоналізаторські пропозиції 2007 року за двома основними темами: «Підвищення надійності технічних засобів» та «Економія паливно-енергетичних, матеріально-технічних і сировинних ресурсів».

– Де, крім опалення, ще можна запровадити енергозберігаючі технології?

– І в ковальських цехах, і в будівництві, і в багатьох інших виробничих процесах.

– У попередні роки в залізничних підприємствах раціоналізаторську роботу координували головні інженери. Змінилося законодавство, залізниця зазнала структурних змін, як повинна організовуватися ця робота зараз, у нових умовах?

– Це повинен робити кожен, хто має до цього хист. Хіба вдома у приватному господарстві є головний інженер? Господар сам бачить: ось тут я витрачаю багато грошей, то треба зробити так, щоб їх витратити менше. Тепер у нас спостерігається позитивна динаміка в науково-технічній творчості на Львівській залізниці. Збільшується кількість раціоналізаторів, зокрема молодих, зростає

пасажи́рської служби, забезпечивши економічний ефект на 634 тис. грн, інформаційно-обчислювального центру залізниці (548,8 тис. грн), служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд (540,8 тис. грн), вагонного господарства (135,4 тис. грн), електропостачання (117 тис. грн.). За кількістю людей, залучених до раціоналізаторської роботи, першість тримають господарства служби електропостачання – 63 працівники. За ними – пасажи́рська служба та локомотивна: відповідно, 63 і 61. Впровадження нових ідей у реконструкцію та удосконалення виробництва здійснювали і ветерани праці, і молоді спеціалісти. Серед молодих 23-річний інженер виробничо-технічного відділу МБП-61 Павло Процик, який розробив заміну технології спорудження тіла опор моста перегону Родатичі-Судова Вишня, що дозволило скоротити термін спорудження мосту та отримати економічний ефект 3,5 тис грн. 27-річний інженер-технолог вагонного депо Коломия Роман Гуцуляк впровадив у виробництво три рацпропозиції із загальним економічним ефектом 41,5 тис. грн. Молодий інженер-програміст інформаційно-обчислювального центру Ірина Скоропад вдосконала технологічний процес роботи АСКВПУЗ при обробці повідомлень, що містять інформацію про операції з поїздами та вагонами. Річна економія склала 368,4 тис. грн.

Це лише кілька прикладів творчого доробку наших раціоналізаторів. Серед колективів хотів би відзначити Тернопільське пасажи́рське вагонне депо, де творчо та вдумливо підходять до виконання найскладніших завдань. Разом з тим, недостатньо використовувався науково-технічний потенціал в господарствах служб колії, комерційної, перевезень, воєнізованої охорони, матеріально-технічного постачання та в господарствах усіх дирекцій залізничних перевезень. Для пожевогасіння цієї роботи потрібна більш активна роль дорожнього науково-технічного товариства, його первинних організацій та районних відділень.

З нагоди Дня винахідника і раціоналізатора начальник залізниці нагородив кращих грошовими преміями. Щиро вітаю всіх причетних до цього свята, бажаю плідної творчої праці та міцного здоров'я.

Розмову вела Оріся ТЕСЛЮК
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Творчість плюс небайдужість...

Чверть століття виповнюється цього року залізничній кар'єрі електромеханіка Чопської виробничої дільниці Європейського транспортно-експедиційного відділення Степана Дирди. За плечима у нього є чимало хороших, а головне – корисних справ, адже він не лише хорошиш працівник, як кажуть, майстер своєї справи, а й керівник осередку раціоналізаторів на підприємстві.

Новаторських ідей у Степана Васильовича вдосталь, 18 з них уже застосовуються на практиці, полегшуючи працю залізничників, заощаджуючи кошти магістралі. Про те, як народжується рацпропозиція і над чим сьогодні працюють раціоналізатори ЄвроТЕВ, Степан Дирда розповів кореспонденту "Львівського залізничника".

– Для того, щоб займатися раціоналізаторською діяльністю, необхідно щонайменше три речі, – каже Степан Дирда, – бажання, знання і трохи таланту від природи. Раціоналізаторська ідея, зазвичай, народжується у постійних пошуках, у спілкуванні з людьми. Часто буває так, що колеги по роботі звертаються з проханням про допомогу, а іноді вони самі підказують, як можна було би удосконалити той чи інший механізм, оптимізувати виробничий процес. Аналізуючи різні думки, пропозиції, кристалізується ідея і шляхи її реалізації.

– Пригадайте щось із власних пропозицій, втілених на практиці.

– У нас на дільниці працюють електрокозлові крани. Свого часу ми стикнулися з проблемою – часто виходили з ладу запобіжники. На їхню заміну витрачали чимало часу. Подивилися, поміркуювали і вирішили поставити 16-амперні автоматичні вимикачі. Тепер, за схожої ситуації, достатньо їх повторно ввімкнути і робота продовжується.

– Над чим працюєте сьогодні?

– Нині триває робота з оновлення системи пожевогасіння у перевантажувальному ангарі. Річ у тім, що за старим проектом трубопровід розміщений під рампою і для того, щоб замінити водогін, необхідно було на цілий місяць зупинити основну роботу. Ми вирішили піти іншим шляхом – використати для цих потреб трубопровід, який колись був задіяний під автоматичну систему пожевогасіння. Таким чином, вдалося уникнути вимушеного простою в роботі, заощадити час і чималі кошти (на



ремонт старої системи необхідно було витратити приблизно 180 тис. гривень).

– Чи багато нині раціоналізаторів у ЄвроТЕВ?

– Хочу зауважити, що з кожним роком кількість раціоналізаторів на підприємстві збільшується. Якщо торік їх було шестеро, то цього року вже дев'ять. Цьому, на мою думку, сприяє увага до нашої роботи керівника підрозділу Олександра Ломова і, безумовно, політика керівництва залізниці, скерована на відродження раціоналізаторського руху. Як наслідок – активно творчий підхід до роботи виявляє молодь. Скажімо, інженер з механізації дільниці Андрій Хасанов нині працює над заміною радіатора в автотранспорті Detvan. Деталі та агрегати до машин словацького виробництва – речі не дешеві. Тому вирішили пристосувати до нього радіатор від ГАЗона.

– Що, на Вашу думку, є головним на шляху "розробка – впровадження" рацпропозиції?

– У першу чергу, це кошти. За їх достатньої наявності залізниця змогла б швидко відновити ті масштаби і темпи раціоналізаторської діяльності, які були свого часу. А економічний ефект, я впевнений, з лихвою виправдав би гроші, витрачені на впровадження новаторських ідей.

На завершення нашої розмови цікаво було довідатися, що раціоналізаторський підхід Степана Дирди застосовує і поза роботою, зокрема, в побуті. Наприклад, удосконалений млин – незамінний помічник у домашній господарстві. Тепер він не лише пшеницю мелє, а й виконує низку інших функцій – січе буряк тощо.

Розмову вів Андрій ВЕЗДЕНКО
Фото автора

Коли зима прийде й постукає у двері...

Якими б прогнозами нас не тішили синоптики, але зима таки постукає у двері. Тому зеолікати ніколи, підготовка всіх господарств залізниці розгорнулася на повну силу. У понеділок з цього питання відбулася селекторна нарада за участю керівників служб під головуванням заступника начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Івана Груника.

Обговорювалися основні напрямки заходів підготовки до зими – ремонт покрівель, готовність залізничних об'єктів, будівель, виробничих приміщень тощо, справність та

обладнання нових котельень у підрозділах та забезпечення зимовим спецодягом та спецвзуттям.

Розпочинаючи нараду, Іван Груник зазначив, що керівники підрозділів не докладають належних зусиль у виконанні завдань із підготовки до зими. Часто ця робота виявляється «виконаною» лише на папері. Реальна ж картина – зовсім інша.

– Сьогодні залізниця готова до зими на 76 відсотків, – зазначив Іван Степанович. – Потрібно визначити, за що братися насамперед, щоб холод та сніг не застали зненацька, а що можна – зробити пізніше. Першого жовтня ми повинні бути повністю готові до роботи взимку.

Не встигають за планом із ремонтом покрівлі у господарстві перевезень. Повільно йде ремонт у Дублянах, Давидові, Щирці.

Тернопільська дирекція впоралася із завданнями тільки на 26 відсотків. У Івано-Франківській дирекції не розпочато ремонт покрівлі товарної контори станції Бурштин. Ужгородська дирекція залізничних перевезень відремонтувала 40 відсотків визначених покрівель.

Чому сьогодні стільки уваги приділяємо покрівлям? Якщо з даху не тече, то можна дбати і про обладнання котельні, і про внутрішні роботи. Тому наголошую на тому, що до кінця вересня всі покрівлі мають бути відремонтовані. І не на папері, бо перевіримо все... – сказав Іван Груник.

Головні інженери дирекцій розповіли про обставини, через які не виконано поставлених завдань. Були визначені конкретні терміни завершення робіт.

Не обійшли увагою і питання готовності котельень. І знову-таки всі, кому були висловлені

зауваження, запевнили, що вчасно впоруються із доведеними завданнями. На обладнання котельень, перехід на інші види палива із заміною котлів виділено 6,350 млн грн, а освоєно лише 623 тис. грн, тобто 9,8 відсотка.

Заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван Груник наголосив на тому, що зимовим спецодягом та спецвзуттям передусім повинні бути забезпечені залізничники гірських районів. Наразі рівень забезпечення зимовим спецвзуттям на залізниці складає 64 відсотки.

На нараді звернули увагу і на залізничні лікарні. Головні лікарі розповіли про те, як триває підготовка до зими та які проблеми виникають. Керівництво залізниці гарантувало цілковите сприяння в їх розв'язанні.

Ірина МИКОЛАСНКО