

“У КОЖНОМУ ДЕПО Є ВЛАСНІ КУЛІБІНИ”

Минулого тижня у вагонному депо Здолбунів відбувся семінар-нарада раціоналізаторів, куди запросили головних інженерів усіх вагонних депо залізниці та представників двох Головних управлінь Укрзалізниці. Учасники наради обмінялися думками про шляхи пошлявлення раціоналізаторського руху в підрозділах залізниці.

Нам є що вдосконалювати

Володимир ХАНЯК, головний інженер служби вагонного господарства:



Керівництво залізниці приділяє значну увагу раціоналізації. Відбулися наради, результатом яких став наказ начальника залізниці про проведення конкурсу кращих раціоналізаторських робіт з метою широкого залучення працівників залізниці до розв'язання актуальних та перспективних виробничих завдань, спрямованих на прискорення науково-технічного прогресу як вирішальної складової соціально-економічного розвитку залізниці.

Основні завдання конкурсу – розробка та впровадження раціоналізацій, спрямованих на зниження експлуатаційних витрат, підвищення рівня безпеки поїздів, покращення технічного стану рухомого складу та основних засобів, підвищення економічної ефективності виробництва, дотримання правил охорони праці, удосконалення технологій перевізного процесу, підвищення продуктивності праці, захист навколишнього середовища, раціональне використання паливно-енергетичних ресурсів.

Заохочувальна премія для кращих молодих раціоналізаторів, молодих спеціалістів становить 2 тисячі гривень. Наше завдання сьогодні – працювати з більшим натхненням на благо залізниці. Адже нам є що вдосконалювати.

Працювати стало комфортніше

Йосип ГАВРИЩАК, начальник вагонного депо Здолбунів:



Приємно те, що сьогодні зустрічаємося в нашому колективі відбувається семінар-нарада з такого важливого питання. Хочу наголосити, що вагонне депо Здолбунів визначено Генеральним директором Укрзалізниці базовим для ремонту піввагонів. Прийнято державну програму ремонту – 2 500 вагонів. Ми ремонтуємо також криті вагони, зерновози та окрему колійну техніку. Всі завдання, які перед нами ставить залізниці та вагонна служба впродовж двох років, стабільно виконуються.

У 2007 році в депо впроваджені окремі технології з відновлення основних вузлів вагона (колісних пар, буксових вузлів), відновлення різьб трагеля. В кінці минулого року запрацювала окрема дільниця із відновлення литих деталей візків вантажних вагонів. Всі спеціалісти-вагонники прекрасно розуміють, наскільки важливо, щоб візкова частина вантажного вагона працювала раціональніше та гарантувала більшу безпеку руху. Для прикладу хочу сказати, що за 2007 рік технологія з відновлення опорних поверхонь добре працює, і ми маємо змогу відновлювати надресорні балки.

Власними силами ми провели реконструкцію підсобно-заготівельних цехів, при цьому враховано шкідливі умови праці (цех із ремонту автозчепів), установки для відновлення основних вузлів вантажних вагонів. Обладнання працює нормально, до того ж, його введення дало змогу створити нові робочі місця. Особливо хочу наголосити, що застосування нових технологій дозволило не лише якісніше проводити ремонти, а й поліпшити умови праці на окремих робочих місцях.

Не кількістю, а якістю

Микола МУЗИЧЕНКО, начальник технічного відділу Головного управління вагонного господарства Укрзалізниці:



Дуже хотілося б, щоб наша зустріч не перетворилася на чергову нараду головних інженерів підрозділів залізниці, де завжди розмовляють про наболіле і далі цих розмов справа не йде. Проаналізуємо, що змінилося на стендах, присвячених роботі раціоналізаторів. Говорю про це тому, що з власного досвіду знаю, як одні й ті ж старі фотографії “мандрують” з наради до наради, а похвалитися чимось справді новим не випадає.

Звичайно, завдання не полягає в тому, щоб цього року було подано 10 раціоналізацій, а наступного – 20. На жаль, якість техніки, котру розробляє конструкторське бюро, що обслуговує залізницю, у багатьох випадках бажає кращого. І лише наполеглива робота раціоналізаторів, що працюють на місцях, дає змогу не тільки виправити конструкторські недоробки, а й привести це обладнання в нормальний стан.

Відмовки у виробників одні й ті ж. Насамперед, нарікають на нестачу коштів на конструкторські роботи. Зрештою, така недороблена техніка повертається до людей, які змушені щодня працювати на ній. У мене є інформація, що на всіх залізницях України протягом 2005 року впроваджено 1 232 раціоналізаторські пропозиції. Львівська залізниця у цьому таблиці рангів посіла лише шосте місце, а от економічний ефект від впровадження виглядає непогано. Отже, не завжди кількість пропозицій засвідчує якість роботи раціоналізаторів.

Щодо суми винагороди від впровадження раціоналізацій. Якщо у 2004 році вона становила 164,13 тис. грн, то в 2007 р. вже було виплачено 307 тис. грн. Кількість рухомого складу на Південно-Західній та Львівській залізницях майже однакова, кількість впроваджених раціоналізаторських пропозицій там більша за вашу, а от економічний ефект – менший. І сума виплачених авторських нагород на Львівській залізниці більша.

Підбиваючи підсумки, зазначу, що на всіх залізницях раціоналізатори щось роблять. Але дуже часто їхні вдаль винаходи не просуваються далі власного підрозділу. Причина проста – не налагоджено випуск інформаційних матеріалів. Відзначилося лише вагонне депо Дрогобич, яке спромоглося створити справді хороший буклет із компакт-диском. Раціоналізатори повинні не лише реалізувати ідеї, а й рекламувати свої здобутки.

Як копійчана ідея зекономила сотні гривень

Станіслав КОЗЛОВСЬКИЙ, інженер технічного відділу служби вагонного господарства:



Ті 5-6 раціоналізацій, які зазвичай показують наші депо, взагалі не є показником якісної роботи. І в депо ця робота не організована належним чином. Ми збираємося вже другий рік поспіль, а серйозної роботи раціоналізаторів немає. Ще є слабкі місця виробництва, які потребують зусиль раціоналізаторів.

Ось приклад: у вагонному депо Здолбунів отримали установку для зачистки роликів. Проблема полягала в тому, що її робочий інструмент вимагав періодичної заміни та й коштував недешево. У депо запропонували

застосувати в ньому накладку зі звичайного наждачного паперу. Технологію це не порушує, робота виконується, а собівартість витратного матеріалу – копійчана. Це хороший приклад економії коштів. І у кожному депо можна знайти чимало таких виробничих потреб. Треба лише мати бажання їх вирішувати.

Хороший раціоналізатор може отримувати стабільну додаткову зарплату

Олександр ЧКАЛОВ, головний інженер вагонного депо Коломия:



Для того, щоб раціоналізаторський рух у депо розвивався, потрібна людина, яка буде опікуватися цією справою. Труднощі тут не лише у відсутності чи наявності ентузіазму. Сьогодні не всі інженерно-технічні працівники знають, як правильно оформити раціоналізаторську пропозицію. Нещодавно в нашому депо почав працювати молодий інженер Роман Гуцуляк, який зумів організувати роботу раціоналізаторів. І це одразу стало відчутним на виробництві.

Практично у кожному депо є свої кулібіни. Головне – переконати цих людей в тому, що сьогодні вони можуть отримувати за свої ідеї додаткову зарплату. Ось невеличка статистика. У 2006 році у нас було сім раціоналізацій, а у минулому – вже 15 з економічним ефектом 54 тис. грн. А за кілька місяців цього року впроваджено у життя вже три раціоналізації.

Вдала ідея може згуртувати колектив

Віктор САХНЮК, інженер-технолог вагонного депо Здолбунів:



Сьогодні на нашому стенді представлено лише нові роботи раціоналізаторів депо. Раніше все наше обладнання для ремонту вагонів було встановлене у різних цехах. З часом з'явилася ідея об'єднати його під одним дахом, щоб знизити технологічні затрати. Почали з того, що раціонально розмістили виробниче обладнання. Здавалося б, дрібничка, та після цього раціоналізації пішли одна за одною.

Перша впроваджена раціоналізація полягала у створенні надійної витяжної вентиляції, що відводила газу від обладнання, де здійснюється наплавка металу. Згодом ми сконструювали з підручних матеріалів спеціальний кантувач з редуктором для обертання деталей візка вагона. Як все це може застосовуватися в інших депо? Скрізь, де займаються відновленням боковин, можуть взяти за основу нашу розробку. Це також можна сказати і про наші напрацювання у системі витяжної вентиляції для очищення робочої зони від газів.

Потрібні спеціалісти широкого профілю

Олена МАЗКО, заступник начальника управління Головного управління розвитку і технічної політики Укрзалізниці:



Мені дуже приємно, що на Львівській залізниці так серйозно поставлене впровадження інтелектуальних розробок. Кажу це цілком відповідально, бо маю змогу порівняти з роботою проектно-конструкторського та технологічного бюро рухомого складу Укрзалізниці.

Хочу навести приклад вагонного депо Коломия, де цією справою займаються молоді люди, що буквально “горять” новими ідеями. Звичайно, від ідеї до її впровадження – чималий шлях. Та є ще одна складова успіху, про яку майже не згадують. Найкраща ідея має шанс реалізуватися лише за підтримки керівництва підприємства.

Раціоналізатори займаються, як правило, проблемами свого підприємства і від того, як до цього ставиться його керівник, чи підтримує він морально і матеріально своїх кулібін, залежить і остаточний результат.

Часто проблема в тому, що люди, на яких покладено керівництво, і це не обов'язково старі кадри, не знають особливостей оформлення раціоналізації. І все зводиться до того, що керівник не хоче зв'язуватися з оформленням раціоналізаторської пропозиції, адже для цього необхідно багато документів, які можуть потрапити на очі черговому перевіряючому та зумовити зайві проблеми. “Не туди перерахував гроші чи не так порахував”. Але варто врахувати й те, що це ще одне робоче місце людини, котра буде займатися питаннями раціоналізації.

Тут потрібен спеціаліст, що вміє не лише правильно оформляти документи, а й знає законодавство про інтелектуальну власність. Напевно, не всі знають, що статус раціоналізаторської пропозиції вперше озвучений у Цивільному кодексі і її визнано об'єктом інтелектуальної власності. Отже, автор раціоналізації може не лише отримати авторську винагороду, а й розпоряджатися своєю інтелектуальною власністю. “Підкований” спеціаліст може заробляти чималі гроші, не подаючи 20 раціоналізацій, іноді достатньо й однієї високоефективної. Треба лише правильно оформити всі документи. Сьогодні такі випадки непоодинокі.

Обмін досвідом – дуже хороша і корисна справа. Однак, треба врахувати, що на цьому можна добре заробляти. Якщо на Львівській залізниці зареєстровано винахід, автор якого отримав винагороду та зафіксував своє авторське право, можна, наприклад, передати його для використання на інших залізницях. Адже згідно з законом це дасть змогу непогано заробити навіть з урахуванням витрат на оформлення та реєстрацію винаходу.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

• Основною діяльністю підприємства ВП “Мостобудівельний поїзд № 63” ДТГО “Львівська залізниця” є виготовлення деталей та здійснення допоміжних технологічних процесів, необхідних для будівництва та ремонту мостових конструкцій та тунелів.

• Виробничі дільниці знаходяться за адресою: Львівська обл., м. Стрий, вул. Яворницького, 40; вул. Дрогобицька, 56.

• Нормативна санітарно-захисна зона (СЗЗ) для даного підприємства приймається для 5-го класу шкідливості і становить 50 м для даного підприємства.

• У межах нормативної СЗЗ даного підприємства відсутні будь-які об'єкти житлового, громадського призначення та інші прирівняні до них об'єкти.

• Обсяги викидів шкідливих речовин:

Азоту діоксид 0,015; вуглецю оксид 1,151; сажа 0,003; ангідрид сірчистий 0,428; пил деревини 1,316; вуглеводні граничні С-12-С-19 (розчинник РПК-265 та ін.) 0,003; бензин (нафтовий, малосірчистий, в перерахунок на вуглець) 0,003; пил абразивний (корунд білий, монокорунд) 0,007; пил металевий 0,019.

Зауваження та пропозиції направляти протягом 30 календарних днів у Стрийську міську раду за адресою: м. Стрий, вул. Бобикевича, 5.