

В обслуговуванні поїздів дрібниць не буває

Нещодавно на базі пасажирського вагонного депо Львів відбулася школа обміну передовим досвідом під головуванням помічника начальника Головного пасажирського управління з безпеки руху Укрзалізниці Олександра Топоровського.



— До Львова прибули спеціалісти зі всіх залізниць України, — коментує підсумки заходу Олександр Михайлович.

Учасники школи обміну передовим досвідом обговорили питання якості обслуговування пасажирських поїздів на шляху прямування та проаналізували стан безпеки руху в пасажирському господарстві. Основним завданням було ознайомлення працівників різних структурних підрозділів залізниць України з умовами роботи та досягненнями з обслуговування пасажирських поїздів на шляху прямування.

Ми вперше використали під час доповідей фото- та відеоматеріали, що наочно продемонстрували організацію роботи з виконання нормативних документів та створення відповідних умов праці на місцях. На їх основі

можна дати оцінку керівникам, що повинні згідно зі своїми безпосередніми обов'язками забезпечувати такі умови праці.

Ні для кого не секрет, що переважна частина несправностей рухомого складу виявляється на шляху прямування при зустрічі з ходом поїзда та огляді вагонів. Це означає, що під час підготовки до рейсу або планового ремонту хтось зі спеціалістів неякісно виконав свою роботу. Справа не лише в якості використаних запчастин, матеріалів чи рівні знань. Значною мірою безаварійний рух залежить від особистої відповідальності кожного працівника. Безпека пасажирів — понад усе, тому всі зусилля в нашій роботі пов'язані з підвищенням контролю за якістю. Адже ремонтник дуже часто просто не розуміє, до чого може призвести його бездіяльність.

Пасажир на шляху прямування бачить лише провідника, зрідка — начальника поїзда і взагалі не стикається з усією командою працівників пасажирського господарства та ремонтних підприємств, які працюють задля створення максимально безпечних та комфортних умов подорожі. Сьогодні процес оновлення рухомого складу іде дуже швидко. Лише за 4 місяці нинішнього року Укрзалізниця отримала 104 вагони. Серед них 88 вагонів Тверського (купейні, СВ та

плацкартні) і 16 вагонів Крюківського (купе та СВ) вагонобудівних заводів. Всі вони з вакуумними туалетами, обладнані кондиціонерами та електронікою сучасного рівня.

Але виникла нова проблема: якщо провідників порівняно нескладно навчити користуватися таким обладнанням, то знань деповського електрика для обслуговування і ремонту таких вагонів явно бракує. Потрібен електронік. Ось простий приклад: у депо Київ-Пасажирський використовується 24 типи електрообладнання пасажирських вагонів, а спеціалістів для його обслуговування наші вищі навчальні заклади поки що не готують.

Під час зустрічі прозвучало дуже багато пропозицій, скерованих на підвищення рівня безпеки руху пасажирських поїздів. Всі вони будуть ретельно вивчені. Особливої уваги, на мою думку, заслуговує питання оптимізації штату працівників ПТО відповідно до обсягів перевезень. Окремого розгляду вимагає пропозиція переглянути форму журналу обліку пневматичних гальм з урахуванням зауважень машиністів щодо ведення поїздів. Будемо сподіватися, що все це суттєво поліпшить роботу цього обладнання.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

ТАКОГО ПОЇЗДА В УКРАЇНІ ЩЕ НЕ БУЛО

(Закінчення. Поч. на 1 стор.) Саме тому новий поїзд, зроблений тернопільцями, буде доброю підмогою будівельникам та працівникам служби колії. Адже він дає змогу нормально відпочити після роботи, помитися, швидко та якісно висушити спецодяг і взуття. Цілком можливо, що залізниця замовить у депо Тернопіль ще один такий поїзд, адже для більш, ніж 5 тисяч будівельників і понад 10 тисяч колійників одного такого замало. Символічний ключ від санітарно-побутового поїзда було урочисто вручено начальнику служби колії Богдану Кінцаку.

Начальник пасажирського депо Тернопіль Іван Іванов розповів присутнім та гостям свята, що всі роботи — від креслень до обладнання вагонів — виконано у рекордно короткий термін — всього за три місяці. Новий санітарно-побутовий поїзд складається з трьох вагонів та двох цистерн. Його серце — дизель-електростанція потужністю 200 кіловат розміщена в першому вагоні. Вона живить енергією вагон-лазню на 25 душових кабін, вагон-сушилку, де протягом трьох годин можна висушити до 100 комплектів спецодягу та взуття і насоси двох 60-тонних цистерн. В одній з них запас питної води для лазні, в другу подається відпрацьована вода для наступної утилізації.

Для спорудження лазні та сушилки використано вагони-холодильники, що відпрацювали свій термін. Всі вони обладнані витяжною вентиляцією з підгрівом повітря. За розрахунками спеціалістів, запасів води в цистерні вистачить на 7-10 днів роботи поїзда. Він цілком автономний і не потребує підключення до зовнішніх джерел енергопостачання. Документацію для виготовлення поїзда розробили інженери-технологи депо.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

На рік старші, але не гірші

Минулого вівторка на приміському вокзалі станції Львів відбувся традиційний огляд-конкурс на кращу підготовку тягово-рухомого складу до літніх перевезень, де було представлено 11 одиниць локомотивної техніки. Огляд-конкурс відбувся за підсумками весняно-літнього комісійного огляду.



Рівень підготовки електровозів і тепловозів оцінювали перший заступник начальника залізниці Богдан Піх, заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван Груник, заступник начальника залізниці — головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту Євген Талоха, начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський.

— Ми оглянули представлену техніку, зокрема її технічний та санітарно-культурний стани, і мушу констатувати, що цього року колективи локомотивних депо добре підготувалися до конкурсу, — сказав Богдан Піх. — Локомотиви добре підготовлені в технічному плані, замінені деякі вузли та агрегати, укомплектовані інструментом, інвентарем та засобами пожежогасіння. Звичайно, зовнішній вигляд трохи різниться, бо локомотиви пофарбовані різною за ціною фарбою, отже, і якість її різна. Але, враховуючи те, що термін експлуатації локомотивів становить від 20 до 35 років, виглядають вони, як нові.

Іван Груник додав, що зараз керівництво залізниці особливо гостро ставить питання про поліпшення умов праці залізничників. Особливо цього потребують локомотивні бригади, бо у них робота надзвичайно складна, пов'язана з безпекою руху.

— Нині ми побачили, що робота з поліпшення умов праці проводиться, — сказав Іван Груник. — Але все одно є ряд дрібних, проте суттєвих недоліків. Наприклад, в одному з електровозів в кабіні машиніста напис про те, що проїзд на заборо-

нений сигнал — грубе порушення безпеки руху, був зроблений білою фарбою і дрібним шрифтом. Це ніби дріб'язкове зауваження, але досить суттєве, бо його порушення може призвести до серйозних наслідків.

Про труднощі, які виникали під час підготовки локомотивів до літніх перевезень, розповів заступник начальника локомотивного депо Стрий з ремонту Олександр Крикун:

— Якщо говорити про санітарно-культурний стан локомотивів, то це нескладне завдання, адже нині в магазинах можна купити шпаклівки та фарби на будь-який смак. Були б гроші, а колектив зробить все на найвищому рівні. Щодо технічного стану, то важче підготувати локомотиви, бо не вистачає запчастин. Нам бракує запчастин паливної системи, зокрема розпилювачів. Також маємо проблему з ресорними пружинами до локомотивів ЧМЕ-3. Служба матеріально-технічного постачання ці деталі надає в малому обсязі. Тому намагаємося самі домовлятися із заводами.

Спеціальна комісія оглянула локомотиви і визначила переможців. Серед електровозів перше місце у локомотивного депо Львів-Захід, друге — у депо Мукачеве. Серед маневрових тепловозів ЧМЕ-3 перемогло локомотивне депо Чернівці, друге місце у локомотивного депо Стрий, третє — у депо Здолбунів. У конкурсі підготовки тепловозів серії 2М62 перше місце заслужила техніка локомотивного депо Ковель, друге — депо Львів-Захід, третє — депо Львів.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

На залізниці працюватимуть найздібніші випускники



Відповідно до розпорядження начальника залізниці Михайла Мостового з 20 по 25 травня цього року в Технічній школі Львівської залізниці 165 випускників Львівського технікуму залізничного транспорту проходили професійне тестування зі спеціалістичних, які вивчали в технікумі з кожної спеціальності окремо. У такий спосіб відбувається професійний відбір випускників на вакантні місця підприємств залізниці. Координували професійне тестування начальник служби кадрів, навчальних закладів та соціальних питань залізниці Олександр Копик та інженер I-ї категорії служби кадрів залізниці Алла Крамар.

Професійне тестування, яке проводилося загалом уперше в Укрзалізниці, дало можливість студентам різних форм навчання бути у рівних умовах щодо працевлаштування, і залізниця в результаті отримає грамотних молодих спеціалістів. Але проблема відсутності житла не дає сповна зробити об'єктивний розподіл студентів. Тому проведення такого тестування зі спеціалістичних даватиме шанс здібним студентам отримати місце праці тільки поблизу рідної домівки. Для цього кожен із випускників мав обрати посаду за своєю спеціальністю, на якій хотів би працювати. На деякі посади конкурс претендентів був дуже великий. Наприклад, на дві посади складача поїздів ст.Львів було аж дев'ять претендентів, на одну посаду прийомоздавача ст. Дрогобич претендували одинадцять випускників.

Тести, розроблені Харківським інститутом інформаційних технологій, склалися із 45 запитань з кон-

кретної спеціальності. Відповіді студентів оцінювали за 100-бальною системою. Одразу після такого тестування комп'ютер «видавав» результати. Середній бал становив: за спеціальністю "Організація перевезень і управління на залізничному транспорті" — 54,03, за спеціальністю "Обслуговування рухомого складу та спеціальної техніки залізничного транспорту" — 49,98, за спеціальністю "Монтаж, обслуговування та ремонт автоматизованих систем керування рухом на залізничному транспорті" — 58,09. В цілому випускники технікуму показали добрі результати.

Своїми баченнями доцільності проведення тестування поділилися студенти четвертого курсу спеціальності "Обслуговування рухомого складу і спеціальної техніки залізничного транспорту".

Оля Беспалова, Оксана Панчук і Надія Календар обрали для себе посаду "бригадира звільненого" в локомотивному депо Здолбунів, хоча на три вільні посади загалом було п'ять претендентів. Надя Календар мешкає у Здолбуніві й хоче, як і її батьки, працювати у локомотивному депо Здолбунів, отже, власне, саме професійне тестування дало право отримати місце праці. Відмінник Ігор Апетик зі Львова зауважив, що "тестування дає можливість показати свої знання і таким чином використати шанс на отримання роботи, наприклад, у локомотивному депо Львів-Захід". Ігор мріє продовжити династію залізничників — на залізниці працювала уся його родина: дідусь, бабуся, тато і мама. Іван Костецький, який хоче стати першим залізничником у родині, сподівається отримати місце роботи у локомотивному депо Тернопіль завдяки тестуванню.

В. о. начальника Технічної школи залізниці Ірина Пивоварник має досвід проведення тестувань, адже багатопрофільне тестування (тобто вихідне) для слухачів технічних шкіл почали проводити із середини 2007 року. Для проведення тестування в комп'ютерному класі Технічної школи було задіяно 10 найновіших комп'ютерів, з них один — сервер, до якого подається вся інформація про тестування.

Начальник служби кадрів, навчальних закладів та соціальних питань залізниці Олександр Копик підбив підсумки професійного тестування: "Завдяки тестуванню для роботи на залізниці відібрано здібних випускників із найкращими фаховими і практичними навиками. Оскільки залишилися вакантними 13 посад, то служба кадрів залізниці працює над заповненням вакансій з числа претендентів, які показали найкращі результати під час професійного тестування".

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора