

Львівський локомотиворемонтний завод: секрет и успіху

Незбаром Львівському локомотиворемонтному заводу виповниться 147 років. Сьогодні – це одне з провідних підприємств “Укрзалізниці”, оснащено сучасною технікою та прогресивними технологіями ремонту. А починалося це підприємство із залізничних майстерень, які виникли у Львові із приходом сюди залізниці. Колектив заводу налічує понад 1660 осіб. Півторастолітня історія заводу – це історія праці кількох поколінь залізничників, історія воєн, відбудов та модернізації підприємства, яке вдосконалювалося разом із залізничним транспортом.

Перший відремонтований електровоз серії ВЛ-8 вийшов із заводу в 1975 році. У 1978 році розпочалася докорінна реконструкція заводу. З'явилася інша, теж важлива продукція – кожухи зубчастих коліс, буксові накладки, поршневі кільця компресорів, латунні вкладиші моторно-осьових підшипників, метизи та ін.

У 1979-му від заводських колій до Прибалтики відійшов останній відремонтований паровоз. На зміну прийшли потужні електровози, які теж потребували ремонтів. Тоді ж завод змінив свою назву – із паровозагоноремонтного на локомотиворемонтний.

З 1984 року електровози серії ВЛ-8 передали для ремонту іншим заводам, а Львівський локомотиворемонтний завод почав спеціалізуватися на ремонті електровозів серії ВЛ-10, ВЛ-11, які надходили із Московської, Куйбишевської, Південно-Уральської та Львівської залізниць, і ремонтував їх до 1991 року. Тут також ремонтували електровози для Грузії, Вірменії та Азербайджану.

Зараз на Львівському локомотиворемонтному заводі дарують “друге дихання” електровозам залізниць України. Найбільше замовлень – від Придніпровської залізниці.

“Ми модернізуємо старі електровози, продовжуючи термін їхньої служби, – розповідає заступник голови правління ВАТ “Львівський ло-



комотиворемонтний завод” Микола ХАТЮШИН (на фото). – Знову повернулись електровози серії ВЛ-8 1954 та 1956 років випуску. За документами термін їхньої служби – 35 років, однак їм уже за 50 років, і завдяки ремонту вони ще довго працюватимуть.

Із 2004 року шляхом модернізації двохсекційного вантажного електровоза ВЛ-80 виготовлено пасажирський електровоз змінного струму ВЛ-40. Він обладнаний сучасною технікою, кабіну машиніста обладнано ергономічними кріслами, кондиціонером, новою радіостанцією, приладами безпеки. Завдяки цій новинці ми поповнили парк локомотивів для пасажирського руху. У червні згідно з замовленням “Укрзалізниці” випущений останній відремонтований електровоз серії ВЛ-40 №1391-2 для Львівської залізниці”.

Зараз підприємство виконує ремонт обсягу КР2 електровозів серії ВЛ-8, ВЛ-10, ВЛ-11, ВЛ-80т, ВЛ-60 п/к, ВЛ-40. Підприємство єдине в Україні ремонтує електровози постійного струму серії ВЛ-8 та ВЛ-10. Завод також спеціалізується на ремонті лінійного обладнання. Згідно з планом у рік ремонтують 72 електровози, 1190 колісних пар, 250 тягових двигунів, 360 допоміжних електричних машин. Крім цього, виготовляють запчастини для електровозів і ремкомплекти. Збільшується програма ремонту колісних пар.

Найважливішою умовою якісного ремонту керівництво заводу вважає наявність сучасного обладнання. Саме тому тут дбають про впровадження нових технологій. За останні роки придбано лазерний комплекс для виготовлення деталей несерійного виробництва, установки плазмової різки, для виготовлення штампового оснащення придбаний оброблювальний центр американського виробництва HAAS, який дає змогу виготовляти штампове оснащення в п'ять разів швидше, ніж на звичайних верстатах. На заводі працюють металообробні верстати з числовим програмним управлінням. Цього року придбано газорізнальну установку з числовим програмним управлінням.

Нещодавно на заводі освоєно ремонт кар'єрних агрегатів для Криворізького вугільного басейну. Це – перспективний напрям роботи, оскільки в Україні їх ремонтують, окрім Львова, лише у Запоріжжі. Кар'єрні агрегати серії ПЕ-2МіОПЕ-1АМу70-80-х роках випускав Дніпропетровський електровозобудівний завод, і кап ремонту вони ще не проходили. На заводі уже відремонтували три кар'єрні агрегати. “Це дає можливість мати додаткові об'єкти ремонту, покращувати фінансовий стан заводу. Ремонуємо й обладнання для цих кар'єрних агрегатів”, – зазначає Микола Хатюшин.



У 2005-2006 роках на заводі ремонтували колісні пари для грузинської залізниці. Тепер ведуться переговори про ремонт електровозів серії ВЛ-10 для вірменської залізниці.

Щоденну працю заводу високо оцінюють фахівці. Колектив підприємства і його керівник отримали заслужені відзнаки. За рішенням науково-експертної ради національної іміджевої програми “Лідери ХХІ століття” Асамблеї ділових кіл України голова правління ВАТ “Львівський локомотиворемонтний завод” Іван Рудевич удостоєний Міжнародної нагороди “Золотий Меркурій” в номінації “За особистий внесок в оздоровлення економіки і розвиток інтеграційних процесів”. Колективу заводу присвоєно міжнародний приз “Європейська якість” за високу якість продукції згідно з європейськими стандартами.

Значну увагу адміністрація разом із профспілкою звертає на покращення умов праці. На заводі приведено до сучасних вимог душові й туалетні кімнати, відремонтовано гуртожиток. Тут дбають про здоров'я працівників – спрямовують кошти на придбання

ліків та сучасного медичного обладнання. Відпочити від напружених буднів заводчани можуть серед мальовничої природи – на базі “Джерело” у Млинках.

Львівські локомотиворемонтники допомагали й у відбудові Храму святих Ольги і Єлизавети. Глава УГКЦ кардинал Любомир Гузар вручив керівнику підприємства Івану Рудевичу грамоту від імені кліру Львівської архієпархії за допомогу у відбудові Храму святих Ольги і Єлизавети і нагородив його медаллю від Святішого Отця Івана Павла II.

Завдяки злагодженій роботі команди керівників підприємства, ефективній праці трудового колективу завод загалом успішно витримав численні економічні випробування і утвердився як підприємство, котре знайшло свою нішу в непростому світі жорсткої ринкової конкуренції. Щохвилини всією Україною мчать відремонтовані на заводі електровози, несучи у найвіддаленіші куточки держави марку якості Львівського локомотиворемонтного заводу.

Галина КВАС
Фото автора

Майбутнє колії – добре підготовлений резерв

Що сьогодні може хвилювати заступника начальника залізниці з колії чи керівника служби колії? Здається, нині головне – успішно виконати роботи з різних видів ремонту колії, щоб покращити її технічний стан, підвищити швидкість руху поїздів. Але, попри все, що пов'язано із виконанням планових завдань, їх турбує питання майбутнього кадрово-інтелектуального потенціалу колійників, а точніше, кадрового резерву керівників колійного господарства. Бо колись популярне гасло “Кадри вирішують все” залишається актуальним і нині.

Про підготовку майбутніх керівників відокремлених підрозділів колійного господарства розповідає заступник начальника залізниці з колії Володимир ХАРПАН (на фото):



– У листопаді 2007 року на Львівській залізниці почали працювати курси підвищення кваліфікації кадрового резерву керівного складу колійного господарства, організацію яких ініціювала служба колії за підтримки керівництва залізниці. В основному навчання відбувається на базі Львівського факультету Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. З лекціями виступають викладачі кафедри колійного господарства ДНУЗТ та провідні спеціалісти служби колії. Серед осіб, які навчалися на курсах, семеро осіб – керівників середньої ланки уже призначено на посади головних інженерів або заступників начальників дистанцій колії.



Курс навчання складається з теоретичних лекцій і практичних занять у дистанціях колії, колійних машинних станціях, рейкозварювальному поїзді. Ініціативу колійників щодо підвищення кваліфікації активно підтримує начальник залізниці Михайло Мостовий. Наприклад, для ознайомлення слухачів курсів із роботою Бродівської дистанції колії, реконструйованими дільницями від Львова до Здолбунова, характерними особливостями експлуатації колії на дільницях швидкісного руху поїздів, оновленими залізничними переїздами, пунктами обігріву було виділено рейковий автобус.

Навчальна програма курсів розроблена з врахуванням всебічного професійного розвитку слухачів, містить економічні та правові аспекти, питання психології виробничих стосунків.

Останні планові заняття зі слухачами курсів відбулися 20 червня в Дорожній лабораторії дефектоскопії, яка розташована на базі оновленої Підзамчівської дистанції колії. Майбутні керівники ознайомилися з принципами та організацією роботи дефектоскопії рейкового господарства магістралі – складовими частинами системи неруйнівного контролю, перспектива-

ми розвитку дефектоскопії в найближчі роки з врахуванням досвіду сусідніх країн та метрологічного забезпечення дистанцій колії.

На станції Підзамче також відбулися практичні заняття з експлуатації рейкового дефектоскопа з реєстратором РДМ-22 – сучасного двониткового рейкового дефектоскопа суцільного контролю на мікропроцесорній елементній базі з записом даних перевірки в пам'яті дефектоскопа з подальшим розшифруванням на комп'ютері в стаціонарних умовах. Характерно, що цей прилад – єдиний на залізниці. В інших дистанціях колії експлуатуються вітчизняні аналоги типу УДС2-73.

Навчання тривало в режимі діалогу: обмін досвідом поміж різними дільницями обслуговування, які суттєво відрізняються умовами експлуатації колії. Брало до уваги також наявність або причини відсутності нової техніки, сучасних технологій, плінність кадрів, потенційну можливість вантажних та пасажирських перевезень, які, в свою чергу, впливають на фінансовий розвиток структурних підрозділів. Тішить, що слухачі курсів підвищення кваліфікації кадрового резерву не відсиджують лекції пасивно, а ставлять багато запитань щодо моніторингу колійного розвитку, впровадження нових, прогресивних підходів до структурного та технологічного планування, зацікавлення новітніми методами управління персоналом.

Мені дуже хочеться, щоб цей передовий досвід взаємного діалогу в інтересах подальшого зростання професіоналізму приніс максимум користі в ефективному розвитку колійного галузі. Все це – за молодими майбутніми перспективними керівниками.

На фото: на практичних заняттях слухачі курсів підвищення кадрового резерву керівного складу колійного господарства знайомляться з роботою рейкового дефектоскопа з реєстратором РДМ-22.

Фото Олега НІЦІ та Ігоря ПАРАЩАКА