

# Депо Здолбунів – ворота Львівської залізниці

У кабінеті заступника начальника депо з експлуатації Анатолія Капрана весь час дзвонив телефон, тому наша розмова йшла уривками між вирішеннями поточних виробничих питань.



– Практично в кожному підрозділі залізниці скаржаться на відсутність запчастин та недостатнє фінансування. Та незважаючи на цю проблему, депо виборол першість у минулорічному галузевому змаганні Укрзалізниці. Поділіться своїм досвідом із колегами.

– Не хотілося б відразу починати з труднощів, але ними починається й завершується кожен робочий день підприємства. На жаль, у нашій роботі постійно присутнє слівце “викручуватися”. Якщо чесно, то без уміння керівника оперативно вирішувати проблеми, виробництво просто зупиниться. У нас є два цехи: ремонту й експлуатації. Я займаюся саме експлуатацією. Дільниця, яку обслуговує депо – від станції Броди до станцій Клесів, Горині (це в бік Білорусії). Зараз якраз відбувається масова робота по Клесову. Там є ряд щелепних кар’єрів, де треба постійно готувати вагони під навантаження продукції, яка транспортується в країни СНД та ближнє зарубіжжя. Зокрема, дуже багато щелеп купляє Польща.

## Хто хоче працювати – вишукує можливості

З початку року нам нарешті дали дозвіл на списання вагонів з інвентарного парку. Саме тих, що мертвим вантажем стояли на тракційних коліях. Деталі з них ми реставруємо, ремонтуємо в наших цехах та повторно використовуємо.

Сьогодні по станціях Сарни та Клесів у нас працюють дві вагоноремонтні машини “Донбас”, що допомагають готувати вагони до перевезень щелепю. Для роботи їхніх гідросистем потрібне мастило. Машини дуже старі, одна 1969 року, друга 1973-го, своє вони вже давно відпрацювали. Три роки тому, ми власними силами їх відремонтували. Майже повністю замінили електричну частину – всі пускачі, кабелі, основні гідроциліндри. З цими запчастинами взагалі була ціла історія – довелося відправляти “гінців” до Харкова та Донецька, а до них тут же причепилася міліція – що ви там за “базуки” везете? Сьогодні наші “Донбаси” успішно експлуатуються.

## Кадри вирішують все

Сьогодні будь-яке планування закінчується питанням: “Шановний пане начальнику, що там з грошима?” Звичайно, люди в нас терплячі, стараться розуміти пояснення. Якщо необхідна якась термінова допомога, начальник депо завжди її надає. Та й не вік же триватиме та криза. Хочу навести конкретний приклад. Біля нас є невеличкий цементний завод. Ще того року ми на добу вантажили один состав їхньої продукції. Потім відвантаження скоротилося до 40 вагонів на добу, та сьогодні воно знову починає зростати.

Для того, щоб уникнути скорочень та втримати людей, ми перевели їх в інші парки. Всього в нас три парки: південний (транзитний), шепетівський (парк свого формування) і рівненський (з обслуговування пасажирських та вантажних вагонів). Шепетівський парк поки що практично прикритий. Частина працюючих у відпустках за власний рахунок. Тому основне навантаження лягло на південний парк. Це – наші вхідні ворота з Південно-Західної залізниці.

лізниці. Рівненський вантажний парк працює тільки вдень, вночі тут вантажів немає.

## Диплом гарантує лише теоретичні знання

У Здолбуніві є базове училище, яке готує спеціалістів-залізничників, у тому числі слюсарів з ремонту рухомого складу та оглядачів вагонів. Ми з начальником депо буваємо там на державних екзаменах. Скажу відверто, щоб стати фаховим слюсарем-ремонтником чи оглядачем вагонів, одного диплома замало. Ця робота базується на особистому досвіді. Як мінімум треба пропрацювати 2-3 роки після училища. Теоретичні знання про загальну будову вагона та елементи його конструкції це – одне, а практика – інше. У південний парк має прийти 15 осіб. Ми даємо їм наш навчальний клас. Спеціалісти з депо стараються показати все на практиці. Студенти ідуть до реально-го вагона, оглядають конкретні несправності, параметри колісних пар, зчіпне обладнання, гальма, кузов.

– Керівники часто скаржаться на відсутність молодих кадрів...

– На жаль, сьогодні частина молоді не горить бажанням працювати. І справа не лише в зарплаті. Їм хочеться жити красиво, так, щоб було все й одразу – гроші, житло, автомобілі... Та дійсність диктує свої правила, тому сьогодні ми не скаржимося на відсутність молодих кадрів. Ми стараємося брати студентів до себе на виробничу практику на складання та ремонт рухомого складу.

Думаю, що ситуація з кадрами на залізниці змінилася б, якби, припустимо, начальник депо мав право після співбесіди зі школярем-випускником дати йому скерування на навчання, після закінчення якого спеціаліст гарантовано потрапив би до нас на роботу. Це, на мою думку, було б корисно. Є тут ще один резон. Чого гріха таїти – частина молодих людей сьогодні йде до училища, щоб перебути певний час, отримати папірця про освіту, а потім гайнути на заробітки до Польщі, Чехії чи Болгарії. Як правило, не важливо ким – аби виїхати.

Склася дивна ситуація – учні не платять

за навчання, але після завершення навчання не зобов’язані відпрацювати витрачені на їхнє навчання кошти. Думаю, що закріплення за залізницею таких випускників допомогло б нам підсилити виробництво молодими кадрами, а за 5-6 років молоді люди “притерлися” б до залізниці. Коли людину щось стримує, хоча б той же контракт, вона зовсім інакше сприймає свою роботу і все, що з нею пов’язане. Багато у нас працює дітей і онуків залізничників. З ними легше, бо з дитинства вони стикаються із залізничною специфікою та порядком. І ще мені приємно констатувати, що є в нас молоді спеціалісти, які виявляють несправності, що загрожують безпеці руху.

## Майбутнє країни залежить від нормальної роботи залізниці

Недарма кажуть, що залізниця – артерія країни, і якщо вона буде нормально функціонувати, то і країна буде почуватися нормально. Здолбунів – ворота Львівської залізниці. Саме через нього ідуть вагони від наших сусідів. Ми приймаємо від Південно-Західної залізниці й завантажуємо вагони, що везуть руду та вугілля на Польщу. Звичайно, проблеми в технічному стані рухомого складу існують. З Білорусією все якось простіше, у нас хороши контакти, крім того, там налагоджена жорстка дисципліна. Я добре знаю свого колегу в Барановичах, у разі потреби все швидко вирішується по телефону. А от з рудними маршрутами до Словаччини – постійні проблеми, бо вивантажують їх ковшами екскаваторів. Ця техніка просто трощить вагони. Технологія роботи така, що порожняк, який прибув із-за кордону, зазвичай, іде під завантаження щелепю. Оглядаємо його, а з 50 вагонів не можна подати під завантаження потрібну кількість. Судить самі, якщо розмір камінця 5мм на 8мм, а щілина у вагоні – 10 мм, то вантаж просто “витікає”, і по дорозі до станції призначення втрачається 30-40 тонн. А це – серйозні збитки, які повинні на когось лягти. Це дуже болюче питання, що вимагає постійного контролю.

## ПТО – це безперервний конвеєр

Анатолій Соловійов, начальник ПТО Здолбунів бачить процес підготовки вантажних вагонів зсередини. Сьогодні він розповідає про свою роботу нашим читачам.



– Анатолію Олексійовичу, які виробничі питання вам доводиться вирішувати щодня?

– Найголовніша проблема – незадовільний технічний стан рухомого складу. Впевнений, що це головний біль будь-якого вагонника. Запчастин немає, з нового року ми майже нічого не отримували. Усі старі запаси, які мали, практично використані. Сьогодні знімаємо все, що можна, зі списаних та виключених із інвентарю вагонів, реставруємо, ремонтуємо та використовуємо повторно.

Основні питання такі: необхідно забез-

печити прийом та відправлення поїздів із Південно-Західної залізниці і до 17 години щоденно ми повинні забезпечити порожніми напіввагонами Південно-Західну залізницю. Їх кількість – приблизно 6-7 составів (у середньому по 60 вагонів у кожному). Є ще один – два поїзди по 100 вагонів. Останнім приділяється підвищена увага, особливо це стосується гальмівного обладнання. Тут існує своя проблема – незадовільний відпуск гальм на шляху слідування. Тому з ними, відповідно, більше роботи.

Людей на ПТО зараз не вистачає – штат приведено до норм, забезпечених перевізним процесом. Тому впродовж зміни працює одна група оглядачів, що займається автогальмівним обладнанням. Це – два чоловіки. А поїзд довгий – 100 вагонів, і ще раз нагадаю, що таких поїздів на зміну буває кілька. Ми працюємо в 4-змінному режимі, тобто цілодобово. Люди в зміні працюють по 12 годин, обслуговуючи прямий та зворотний напрямки.

– Незважаючи на всі труднощі, у вашого колективу непогані досягнення...

– Дякувати Богу, ми працюємо вже другий рік, особливо перший квартал у минулому році та перший у цьому році, без інцидентів та транспортних подій. А за підсумками минулорічного галузевого змагання в Укрзалізниці депо посіло призове місце. У нас діє система фінансових заохочень працівників. І це стало для них хорошим стимулом. Люди якісно виконують свою роботу не лише для нагород, а й заради гарантування безпеки руху поїздів. Це і є наше основне завдання.

## Буде робота – буде й нормальне життя

Заступник начальника депо з ремонту Микола Сірок відповідає за виконання плану з деповського ремонту вагонів та якість рухомого складу, випущеного з депо.



– Як вдалося отримати перемогу в галузевому змаганні, адже труднощів вистачало, і одна з найголовніших проблем – відсутність запчастин?

– Я вважаю, що все залежить від людей. До нас прийшло багато молоді й з нею проводилась повсякденна робота. З ранку й до вечора – цілий день хтось був закріплений за людьми, що виконували ці роботи. До нас прийшло шість електрогазозварників та десять слюсарів. Всі вони потрапили в депо після закінчення залізничного колед-

жу. Колись було більше досвідчених працівників, а от сьогодні весь контингент у нас – молодь. Ветерани пішли на заслужений відпочинок, перевелися на іншу роботу, зокрема, на експлуатацію. До роботи молодий колектив ставиться відповідально, та все одно за ними потрібен постійний контроль. Такий нагляд діє до того часу, поки вони оволодіють всіма необхідними навичками, отримують практичний досвід. Випускники училища добре знають теорію, а от практики в них малувато. На даний час вони працюють вже по півроку і працюють цілком нормально.

– Як виробничі проблеми доводиться вам вирішувати щоденно?

– Основний клопіт із постачанням. Рухомий склад суттєво постарішав, зносився. І виникає дуже багато проблем із постачанням. Ще до жовтня минулого року депо було базовим підприємством і нам було дозволено виконувати капітальний ремонт піввагонів. Улітку щомісяця капітально ремонтувалися 30 піввагонів і постачання запчастинами в той період було нормальне. А от після жовтня почалася криза, зменшився план ремонту вагонів. Ми так і залишилися базовим підприємством, але вже не маємо

того постачання, зменшився план з капремонтів.

Ми здаємо металобрухт і перераховуємо всі кошти на службу постачання, а там вже закуповують запчастини. Сьогодні всі матеріали і запчастини суттєво подорожчали. Щоправда в квітні почався невеликий рух – я отримав 70 надресорних балок і 140 бокових рам. Це вже нормально в порівнянні з іншими роками. Не вистачає металу – немає листового, кутника, круглого металу.

– Як ви оцінюєте перспективи свого підрозділу?

– Я бачу, що попри всі труднощі, ситуація все ж потроху нормалізується. Поступово зростають обсяги перевезень, як кажуть залізничники, пішов рух. А якщо є рух, то будуть і кошти. А це й необхідні матеріали, і наша зарплата. Криза не може тягтися вічно, тому хочу побажати собі й усім працівникам нашого депо нормального життя. Це – найголовніше. Буде робота – буде й нормальне життя.

Спілкувався  
Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора

Продовження теми  
– у наступних номерах  
“Львівського залізничника”