

Якість продукції потрібно жорстко контролювати

Запобігання постачання неякісної продукції для потреб залізниці, яка безпосередньо впливає на безпеку руху та умови перевезень, якість рухомого складу, верхньої будови колії, пристроїв сигналізації та зв'язку, контактної мережі – головне завдання інспекції з контролю за якістю продукції на Львівській залізниці. Крім того, у всіх підрозділах магістралі функціонують комісії з вхідного контролю. Про специфіку та результати роботи інспекції впродовж восьми місяців 2009 року розповідає начальник інспекції Олег ДЗЯДЕВИЧ (на фото).



продукції за 142 позиціями. В основному це продукція вітчизняних виробників.

– Яка ж ситуація цього року?

– У зв'язку з кризою у першому півріччі було небагато надходжень продукції. В основному це матеріали верхньої будови колії – стрілочні переводи, рейки, шпали і т.п. У незначній кількості надходять запчастини для служб вагонного, локомотивного господарств. Щодо інших, наприклад, служби електропостачання, приміських пасажирських перевезень, а особливо сигналізації і зв'язку, то вони отримують мало найменувань продукції. За вісім місяців поточного року отримано та перевіре-

но продукції на суму 290,352 млн гривень, призупинено впровадження у виробництво продукції за 66 позиціями на загальну суму 5,468 млн грн, в тому числі продукції, отриманої централізовано від ДП “Укрзалізничпостач” за 24 позиціями на суму 4,530 млн грн. Із призупиненої до постачання забраковано продукції за 48 позиціями на суму 4,390 млн грн.

До кінця року очікується значне надходження продукції. Тому ймовірні випадки, коли надходять неякісні запчастини чи інша продукція, тож потрібно буде з повною відповідальністю поставитися до її прийому. Якщо продукція надходить планово, то є можливість більш детально все перевіряти.

– Чи виникають проблеми із якістю вугілля, що надходить для потреб залізниці?

– Власне із якістю вугілля проблеми були завжди. Вугілля в основному йшло зі сходу України на станцію Здолбунів, де відбувалося його переадресування на інші підрозділи залізниці, які вимушені були відібрані зразки відправляти у дорожню хіміко-технічну лабораторію у локомотивне депо Львів-Захід. Це вимагало додаткових матеріальних витрат і часу. З минулого року, завдяки організації проведення випробування якісних показників вугілля на базі хіміко-технічної лабораторії локо-

мотивного депо Здолбунів, перевірка якості вугілля здійснюється перед прибуттям вагона до кінцевого споживача (структурного підрозділу). І вже цього року було 6 випадків, коли вугілля не відповідає зазначеним показникам якості, тобто виявлено завищену зольність. З цієї причини один вагон вугілля із пасажирського вагонного депо Львів було повернуто постачальнику, щодо п'яти вагонів було зменшено вартість вугілля на суму 27,921 тис. грн.

– Що відбувається із забракованою продукцією?

– Крім повернення її через постачальника виробнику, згідно з умовами договорів, упродовж 20 днів продукція може бути замінена, або виробником (безпосередньо чи за його кошт) усуваються виявлені дефекти. Якщо говорити мовою цифр, то за вісім місяців цього року виробниками-постачальниками замінено продукції на суму 707,2 тис. грн, повернуто продукції на суму 562,2 тис. грн, усунуто дефекти, відремонтовано виробниками продукції на суму 621 тис. грн, за рахунок виробника усунуто недоліки на суму 121,4 тис. грн.

– Чи виникають у роботі конфліктні ситуації з постачальниками?

– Ситуацій, що траплялися з вини залізниці, не виникало. Із виробником, до чийої продукції у нас є претензії чи зауваження,

завжди знаходимо порозуміння.

– Крім перевірок якості продукції, якісті виконання капітального ремонту на заводах, чим ще займається інспекція?

– Інспекція проводить розгляд тендерної документації, проектів договорів та додаткових угод. Під час перевірок структурних підрозділів працівники інспекції надають методично-консультативну допомогу, проводять співбесіди з питань організації роботи системи вхідного контролю. На початку цього року на селекторній нараді під головуванням заступника начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Івана Груника було прийнято рішення та запропоновано керівникам служб у другому півріччі провести в підпорядкованих підрозділах семінари-наради з обміну досвідом щодо організації та проведення вхідного контролю якості продукції. На сьогоднішній день семінари-наради були проведені за участю працівників інспекції в службах електропостачання та будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд. Хотілося б, щоб такі наради проводилися і в інших підрозділах залізниці, адже з таких зустрічей є можливість взяти для себе чимало корисної інформації.

Розмовляла
Оксана ПОДОЛЬСЬКА

Нелегкий шлях до перемоги

За підсумками роботи у першому півріччі трудовому колективу колійної машинної станції №123 присуджено друге місце у галузевому змаганні. Таке визнання дало оптимізму на майбутнє, адже остання відзнака, перше місце серед колективів Львівської залізниці, була ще сім років тому. Не можна сказати, що весь цей час КМС №123 не справлявся із завданням, але право бути серед переможців – непростий і тривалий шлях.

Вручаючи Почесний диплом, до якого передбачена і грошова винагорода, заступник начальника служби колійного господарства залізниці Ростислав Адамович та помічник начальника служби з кадрів Андрій Кирда побажали колективу КМС №123 не зупинятись на досягнутому і за підсумками роботи у другому півріччі здобути у галузевому змаганні перше місце та перехідний прапор.

Для цього є підстави, бо перше півріччя колектив завершив із перевиконанням планових показників. Зокрема ремонтно-колійні роботи виконані на 31,1 кілометра, що на 7, 1 кілометра більше від планового завдання. Здійснено посиленний капітальний ремонт 17,8 км, а на 13,3 км під час капітального ремонту застосовано старопридатні матеріали,

що дозволило зекономити кошти та матеріали. Замінено 28 км безстикової колії. Загалом роботи виконувались на перегонах Луцьк-Гнідава, Ківерці-Рожище, Жовква-Добросин, Кримно-Заболоття, на станції Здолбунів.

– Серед тих, хто своєю наполегливою і вмілою працею доклався до здобутків колективу – виконроб колійної колони Микола Болкун, машиністи залізнично-будівельних машин з керування колієукладальним краном Сергій Гугайло та Юрій Ярошик, майстер з ремонту машин та механізмів Василь Семенюк, водій лютючки Сергій Ганжа, монтери колії Пилип Кухарець, Віктор Добринський, Микола Васильчик, Володимир Торгун, – зазначив начальник колійної машинної станції №123 Андрій Мусій. Він також наголосив, що фахівці дбають про техніку, на якій працюють, враховуючи те, що на оновлення парку машин зараз розраховувати не доводиться через відсутність коштів.

В ці осінні дні техніка і люди продовжують працювати за планом: на перегонах Люблінець-Турійськ, Олевськ-Остки виконують посиленний капітальний ремонт колії. Потім змінять адресу на перегон Рівне-Решуцьк, де передбачено провести посиленний капітальний ремонт 6,1 кілометра колії.

Марта ДРОЗДА

● Апарат безпеки руху інформує

Трагедія на станції Підбірці



Трагедія сталася 20 вересня цього року на станції Підбірці Львівської дирекції залізничних перевезень. О 20 год 20 хв. автомобіль ЗАЗ “Славути”, яким керував монтер СЦБ дистанції сигналізації і зв'язку станції Львів Олександр Баранець, заднім ходом виїхав із автостоянки біля станції на платформу. З невідомих причин задні колеса та частина легковика опинилися на 2-й колії. У цей момент до станції Підбірці на швидкості 75 км/год наближався пасажирський поїзд №50 сполученням Трускавець-Київ. Виїхавши з кривої ділянки колії, машиніст локомотива побачив, що приблизно на відстані 100 метрів на рейках “застиг” автомобіль. Машиніст намагався уникнути зіткнення, подаючи безперервний сигнал та застосувавши екстрене гальмування, проте відстань до автомобіля на рейках виявилася надто малою для багатотонної техніки. Поїзд підім'яв автівку, протягнувши її колією ще понад 350 метрів. Внаслідок потужного удару

автомобіль буквально “вріс” у локомотив, тому для ліквідації наслідків дорожньо-транспортної події довелося докласти чималих зусиль. Водій “Славути” загинув на місці аварії і тому навряд чи вдасться знайти відповідь на запитання що саме спонукало його вдатися до такого ризикованого маневру. Причини та обставини аварії з'ясовуються.

Після тривалої дискусії у редакції, незважаючи на біду, яка сталася в родині Баранець, ми вирішили опублікувати це страшне фото, надане нам апаратом головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту, щоб вкотре спонукати усіх водіїв автомобілів замислитися над жорсткою необхідністю суворо дотримуватися правил вуличного руху при перетині залізничних переїздів та у безпосередній близькості від об'єктів залізничного транспорту. Ціна недбалості – людське життя, сльози та розпач рідних.