

Добрі новини у сусідів з КМС-198



Нещодавно в Ужгороді на базі Колійної машинної станції №198 відбулося засідання балансової комісії служби колійного господарства залізниці. У роботі комісії взяли участь заступник начальника залізниці з колійного господарства Володимир Харлан, начальник служби колійного господарства Богдан Кінцак та представники всіх основних підрозділів служби колійного господарства. Той факт, що КМС-198 вперше стала місцем проведення балансової комісії, підштовхнув колійників не лише до обговорення результатів роботи за 9 місяців 2009 року по господарству в цілому, а й дав можливість ознайомитися зі станом справ на окремо взятому підприємстві. До слова, у Колійній машинній станції №198 до події підготувалися належним чином, а тому проведення балансової комісії на її базі стало ще й своєрідною школою обміну передовим досвідом основного виробництва та поліпшення побутових умов колійників.

Про загальний стан справ у господарстві розповів начальник служби колійного господарства Богдан КІНЦАК:

— Сьогодні наша служба – найбільша на залізниці. У нас 32 підрозділи, серед яких 19 дистанцій колії, 4 колійно-машинні станції, що займаються ремонтом колії, 2 КМС, що займаються ремонтом земляного полотна, 2 мостопоїзди для ремонту інженерних споруд, колійні дорожні ремонтно-механічні майстерні та рейкозварювальний поїзд №16. Крім того, є ще 3 дистанції захисних лісонасаджень.

У вересні-жовтні цього року відбувся черговий огляд колії. Треба відзначити, що серед залізниць України Львівська магістраль найбільше використовує дерев'яні шпали (45% від сукупної кількості по залізницях України). Адже для роботи в гірських умовах їм поки що немає альтернативи. Колію можна порівняти з живим організмом, бо властивості її увесь час змінюються, залежно від атмосферних і температур-

них показників, динаміки рухомого складу. В одному й тому ж місці, у різні місяці колія буде мати різні характеристики, а тому вимагає постійного контролю та догляду.

Ось деякі підсумки роботи служби: за підсумками 9 місяців нинішнього року виконання плану капітальних робіт 117,7%, тобто при плані 231 175,0 тис. грн виконано ремонтних робіт на суму 272 000,0 тис. грн. Перевиконання планових обсягів ремонтних робіт зумовлене необхідністю забезпечення належного рівня безпеки руху поїздів, покращенням бальної оцінки стану колії та відповідно плавності руху пасажирських поїздів. При плані капітального ремонту колії 129 км на суму 104 973,0 тис. грн фактично виконано 145 км на суму 149 725,0 тис. грн.

За 9 місяців 2009 року відокремленими підрозділами служби колії виконано 60 км модернізації колії, замінено новими 121 комплект стрілочних переводів при запланованих 95 комплектах. Ще один суттєвий показник роботи служби – оцінка колії у балах. До кінця нинішнього року ми плануємо довести цей показник до 85 (зараз 99). До речі, у минулому році він становив 145 балів.

Перевиконання плану ремонту побутових приміщень на суму 1 510 тис. грн пов'язане із необхідністю забезпечення належних санітарно-побутових умов для monterів колії.

Починаючи з 2007 року, квартальні засідання балансових комісій у нас проводяться на лінії, а за підсумками року – в Управлінні залізниці. Головний позитив тут у тому, що маємо можливість підготувати підрозділ, де відбувається засідання балансової комісії, до відповідного рівня. До уваги береться стан адміністративного будинку, побутові умови для працівників та загальний порядок у підрозділі. Як на мене, це великий позитив для залізниці. Проводячи засідання балансових комісій на лінії, можна впевнено сказати, що у тих підрозділах, де вони вже відбувалися, а це Ківерцівська, Коломийська, Самбірська, Підзамчівська, Чортківська, Мукачівська, Бродівська дистанції колії, умови праці та відпочинку для працівників усіх категорій забезпечені на належному рівні. Такого високого рівня підготовки господарства вдалось досягти завдяки ініціативі та контролю з боку заступника начальника залізниці з колії Володимира Харлана, а також за підтримки та безпосередньої участі у проведенні ряду засідань балансових комісій начальника залізниці Михайла Мостового. Крім того, це дало змогу підняти загальний рівень відповідальності керівників відокремлених підрозділів за доручену справу.

Взагалі, це було вже восьме засідання балансової комісії у службі колії та перше для КМС-198. І це дуже суттєво, адже це перша серед КМС, де відбулося засідання балансової комісії. Всього у нас є шість таких підрозділів. Вже складено графік на наступний рік, і за ним виїзні засідання балансових комісій будуть проводитися у КМС-125 та в ПЧ10 (Ковель).

— Богдане Васильовичу, як би Ви оцінили підготовку КМС-198 до виїзного засідання балансової комісії?

— Не відкрию великої таємниці, коли скажу, що ця КМС була обрана першою через доволі занедбаний стан. Якщо 125-

та львівська постійно, як кажуть, на очах – тут і постійні перевірки, і виїзди, то 198-ма знаходиться на Закарпатті. І контролювали ми її не часто. Під час проведення виїзного засідання балансової комісії в Ужгороді ми переконалися, що таке рішення було цілком правильним. За досить короткий час – 2,5-3 місяці, коли було оголошено місце проведення чергової балансової комісії, тут виконано значний обсяг робіт. Перше, що хочеться відзначити, наведено порядок на базі КМС, її приведено до відповідного рівня. Всі матеріали верхньої будови колії прибрано, кожен з них має своє місце. Пофарбовано козлові крани, створено нормальні умови для працівників. Тут є не лише де помитися та висушити спецодяг, колійники мають нормальний пункт харчування та комфортне житло для вахтових бригад.

Після начальника служби слово узяв головний інженер КМС-198 Сергій КОВАЛЬ:

— Наша специфіка в тому, що більшість робіт ми виконуємо в горах, де великі уклони. Це – перше засідання балансової комісії у нашому підрозділі. Готуючись до засідання, ми доклали чимало зусиль. Усе приводили до ладу, зробили належні умови для своїх працівників, бо за буденними справами на це постійно не вистачало часу. Зараз навели порядок там, куди раніше не доходили руки, приділили належну увагу естетиці. Вважаю, що наша виробнича база, адміністративний будинок, приміщення їдальні та кімнати проживання вахтових бригад будуть належним чином оцінені не лише працівниками КМС-198, а й нашими гостями-колійниками з інших підрозділів служби.

Сьогодні ми проводимо роботи з капремонту колії станції Мукачево, де заплановані довготривалі вікна. Виконуємо повну заміну баластної призми для подальшого укладання нового щебеню. Комплексно виконуються всі роботи пониження колій пасажирського парку для покращення експлуатаційних показників.

КМС-198 виконує роботи як на широкій колії Укрзалізниці, так і на вузькій – європейській. На нашій території аж до Мукачево чимало вузьких колій розвитку для перевантаження вантажів. Тому колія там також потребує капітальних робіт. Для цього в нас є вузькі колісні пари для укладальних кранів

та хопер-дозаторних вертушок для баластування колії. Маємо також можливість представити виправочно-підбивну машину для виправки вузької колії з суцільним підбиванням шпал.

Поки в адміністративному будинку йшов огляд приміщень, начальник виробничо-технічного відділу КМС-198 Роман ВОЛОШИН провів невелику екскурсію територією підрозділу.

— На відміну від інших КМС, наш підрозділ виконує колійні роботи переважно в гірських умовах, – розповідає Роман Михайлович, – тому дуже широко використовуємо дерев'яні шпали та нове колійне скріплення для кривих малого радіусу. Ця розробка Дніпропетровського інституту залізничного транспорту дозволяє покращити експлуатаційні якості колії в гірських умовах, дає можливість регулювати ширину колії з мінімальними трудовими та матеріальними затратами. Зараз це скріплення дозволяє змінювати ширину колії залежно від її зносу, таким чином подовжується термін експлуатації шпали і частин скріплення для дерев'яних та залізобетонних шпал. У нас воно застосовується з 2009 року, цього року ми почали укладку дільниці.

Наскільки мені відомо, ми перші в Україні почали працювати із такими скріпленнями, вони укладаються на Карпатському перевалі на Стрийській та Мукачівській дистанціях колії. Технологія збирання більш трудомістка, але вона себе виправдовує: у декілька разів підвищується термін експлуатації дерев'яних шпал, що використовуються в горах.

Збирання колії на базі проводиться на колії №1. Вона також використовується для переборки старопридатної решітки, яку ми укладаємо на станційних коліях. Лінія збірки дозволяє розміщувати одночасно 16 ланок по 25 м (тобто 400 м колії для збирання рейкошпальної решітки). Бригада ланкозбиральної бази працює вахтовим методом 7 днів по 12 годин (тиждень працюють, тиждень – вдома). Таким графіком роботи наші працівники задоволені, бо він дозволяє встигнути виконати і домашні роботи (в основному тут працюють мешканці сіл Львівської та Закарпатської областей), а оплата праці не відрізняється від п'ятиденки.

Суттєвою допомогою в роботі колійників став стенд, на якому розміщено всі види скріплень, що використовуються на нашій базі. Адже кожна дільниця специфічна, проекти різні. Стенд зроблений для робітників, які безпосередньо зайняті на виробництві і кожного дня працюють з тим чи іншим кріпленням. Це – хороший стимул, адже кожен робітник на власні очі бачить всі комплектуючі і знає, де знайти кожну деталь, як вона виглядає, як кріпиться. Щоранку біля стенду відбувається планування робіт.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

