

Людський фактор проти недоліків та порушень у ремонті рухомого складу

У 2008 р. на Львівській залізниці почався експеримент, у ході якого створено підрозділ, що не має аналогів на українських залізницях. Сьогодні про його роботу розповідає керівник відділу з приймання рухомого складу Олег Чейпеш (на фото).



— Давайте почнемо з того, що ідея експерименту визріла давно, — розповідає Олег Миколайович. — Не секрет, що якість рухомого складу після ремонту не завжди відповідає вимогам. От і виходить, що у процесі експлуатації вантажних, пасажирських вагонів, локомотивів та моторвагонного рухомого складу виникають різні проблеми (затримки, відчепки чи транспортні події) через неякісний ремонт. Зрозуміло, що все це аж ніяк не покращує показники роботи залізниці. Не можна сказати, що у ремонтних підрозділах депо залізниць відсутній контроль за якістю. У кожному з них є уповноважений інженер з приймання, який підпорядковується керівництву підприємства чи відповідній службі. На Львівській залізниці було вирішено відійти від цієї схеми.

Такої посади, як моя, на жодній із залізниць України ще нема. Незважаючи на те, що експеримент триває трохи більше року, багато моїх колег із інших залізниць цілком підтримують наш підхід. Його суть у тому, що всіх інженерів з приймання було об'єднано в один самостійний відділ із приймання рухомого складу при управлінні залізниці. Всього у нас 41 спеціаліст. Ми знаходимося в оперативному підпорядкуванні заступника начальника залізниці — головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту. Відділ не виник на порожньому місці. У штаті вагонної, пасажирської та локомотивної служб завжди був дорожній інженер із приймання локомотивів, ван-

тажних та пасажирських вагонів. Служба приміських перевезень створена пізніше, ніж наш відділ, тому там не було посадової особи, що займалася б інженерами з приймання рухомого складу. Всі вони знаходилися безпосередньо у відповідних службах.

— Що ж змінилося у ході експерименту?

— З депо ми наших спеціалістів не забирали, лише вивели їх із підпорядкування керівників підрозділів (тобто начальників депо чи начальників служб). Як і раніше, вони відповідають за якість, та як би там не було, у кожного начальника ремонтної служби є свій план робіт та ремонту рухомого складу. Всім відомо, яке сьогодні постачання запчастин та матеріалами, але вимог до якості рухомого складу, що виходить на лінію, ніхто не відміняв. Звичайно, за неї відповідають і ревізори, але вони бувають у депо лише під час планових ревізій та позапланових перевірок. Саме тому за ініціативи заступника начальника залізниці — головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту Євгена Талохи та за підтримки начальника залізниці Михайла Мостового був створений наш самостійний відділ. Окрім мене та інженерів із приймання рухомого складу в ньому є три начальники секторів: локомотивів, вантажних та пасажирських вагонів. Ми відповідаємо за якість роботи 19 підприємств, де виконуються ремонти рухомого складу.

— Чи відчуваються зміни у якості ремонтів, зумовлені

функціонуванням нового відділу?

— Позитивні зрушення відбулися, хоча для повного аналізу даних поки що замало, адже відділ існує трохи більше року. Під час роботи виникли і певні проблеми. Одна з них полягає у суттєвій різниці контролю ремонту пасажирського вагона, локомотива і вантажного вагона. Пасажирські вагони і локомотиви закріплені за конкретним депо, тому після їхнього капітального ремонту на ремонтний завод виїжджає бригада, яка оцінює якість ремонту. Обов'язково звертається увага на культурний стан рухомого складу та вартість самого ремонту. З вантажними вагонами інакше, бо вони обертуються по всіх залізницях.

Звичайно, через якийсь незначний недолік ми не можемо зупинити всю залізницю, але наша структура покликана стояти на сторожі технологічної дисципліни. Нашого інженера з приймання рухомого складу не цікавлять проблеми постачання запасних частин для ремонту. Він повинен бути правою рукою начальника депо, який, крім своїх основних обов'язків, відповідає ще й за якість ремонту рухомого складу. Якщо виникла проблема зобов'язаний не лише повідомити про неї начальника депо, а й поінформувати наш відділ. За потреби я завжди готовий виїхати на підприємство, щоб оцінити проблеми на місці.

— Чи були випадки, коли до вас зверталися з такими фактами і доводилося вживати радикальних заходів?

— І не раз. Через це на наш відділ навіть скаржилися, хоча всі розуміють, що якість ремонту рухомого складу повинна відповідати стандартам. Сьогодні у нас склалися найкращі відносини із вагонною службою. З пасажирською поки що складніше. Так у пасажирському вагонному депо Тернопіль у нас досі стоять чотири неприйнятих вагони, що мали бути випущені ще у 2009 р. Під час ремонту в них не замінено електропроводку, а це необхідно виконати в цьому виді ремонту. Раніше приймальник міг просто закрити очі на такий факт, адже йому могли нагадати, що свою зарплату він отримує саме в депо. Тепер все не так. Я дав чітку вказівку — без заміни електропроводки вагони не будуть випущені на лінію.

З локомотивниками інша ситуація. Наприклад, у вагонників ремонт вважається виконаним, коли нашим представником підписана форма ВУ-36 М (це акт, що затверджується після проведення ремонту). Без нього не нараховуються гроші за виконану роботу і вагон не випускають в експлуатацію. Підписують цей документ, окрім інженера із при-

ймання, перші керівники депо. У локомотивників існує схожа форма ТУ-31, та у багатьох депо вона занедбана. Звичайно, приймальник пише свої зауваження у спеціальний журнал, але їх можуть і не виконати. Такі випадки, на жаль, теж траплялися.

Зазвичай керівники на місцях виправдовуються тим, що не було іншого локомотива для пасажирського поїзда або була інша термінова робота. Начальник депо бере на себе таку відповідальність, а у нашого приймальника в локомотивному депо поки нема адміністративної ваги, щоб без його підпису локомотив не вийшов на лінію. Це питання повинно бути вирішене на рівні головних управлінь. Та ми дуже сподіваємося, що відповідний наказ незабаром буде підписаний начальником залізниці, що забезпечить більший рівень відповідальності не лише працівників нашого відділу, а й працівників локомотивних та моторвагонних депо.

— Чи простіше стало працювати вашим спеціалістам і як це позначається на якості рухомого складу після ремонту?

— Ми робили порівняльний аналіз роботи інженерів з приймання рухомого складу за 2008 — 2009 рр. Можна сказати, що є певні позитивні зрушення. У 2009 р. на 6 випадків зменшилася кількість транспортних подій, що сталися з вини вагонних депо, кількість перевірок технології ремонту в цехах депо зросла на 86 (у 2008 р. їх було проведено 304). У локомотивному господарстві також зросла кількість перевірок дотримання технології ремонту.

Щодо результативності роботи наших працівників, то у 2009 р. нами було повернуто 1727 вагонів для повторного ремонту (на 867 більше, ніж у 2008 р.), у 383 випадках заборонено застосування деталей, що не відповідали технологічному процесу, кількість повернення колісних пар для повторного ремонту зросла на 744. У локомотивному господарстві не прийнято з першого пред'явлення 31 одиницю тягового рухомого складу, зроблено 112 записів у книгу зауважень ЯКУ-12 (що на 19 випадків більше, ніж у 2008 р.).

Схожі показники й у пасажирському господарстві: у 2009 р. прийнято після проведення ремонту на 21 вагон менше, на 41 одиницю зменшилася кількість вагонів, прийнятих з першого пред'явлення. А от кількість повернень вагонів для повторного ремонту після підписання акту ЛВУ-36М (про проведення ремонту) зменшено на 6 випадків.

З цього видно, що встановлено більш жорсткі вимоги для наших приймальників. Позитивно змінився і зміст зауважень у книзі перевірок, вони стали більш предметними, виявляються серйозніші питання. Все це, безумовно, позитивно впливає на якість ремонту рухомого складу. Приймальники дають більш розгорнуту інформацію, що необхідна для роботи самого підприємства.

Наш спеціаліст постійно знаходиться в цеху, має можливість особисто прослідкувати за дотриманням технологічної дисципліни. Можна сказати, що принаймні у вагонному господарстві серйозні зміни на краще. Є такі зміни і у пасажирському господарстві. Наприклад, такий показник, як повернення вагонів після підписання форми всіма відповідальними особами та випуску на лінію, зменшився удвічі. Тобто у 2008 р. було 12 випадків, а у 2009 р. — всього 6. А це вже свідчить про підвищення якості ремонту.

У локомотивному господарстві на 84 випадки зменшився показник проведення позапланових ремонтів. Неприйняття рухомого складу з першого пред'явлення побільшало на 31 випадок, це свідчить про більш жорсткі вимоги до ремонту і позитивно впливає на якість роботи локомотивів на лінії. На наш погляд, таке нововведення — корисне і позитивних результатів більше, ніж проблем. Хоча слід відзначити, що ремонтним службам це додало клопотів, раніше все було значно простіше, проте все це відбувалося за рахунок якісних показників.

**Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора**

