

Традиційно в березні на залізниці перевіряється готовність колійної техніки до сезонних колійних робіт, адже від її працездатності та злагодженої дії екіпажу колійних машин залежить виконання завдань з оновлення та ремонту колії. За даними служби колійного господарства, у 2010 році передбачено провести модернізацію 75 кілометрів колії, виконати капітальний та середній ремонт відповідно 160 та 150 кілометрів колії, замінити 320 комплектів стрілочних переводів, а також виконати середній ремонт ста комплектів стрілочних переводів.



Зазвичай до цих робіт будуть залучені три колійні машинні станції, Львівський центр механізації колійних робіт, а також техніка, що належить дистанціям колії. А наскільки вони готові виконати запланований обсяг робіт, показав контрольно-технічний огляд колійних машин, який проходив під головуванням начальника залізниці Михайла Мостового та з участю першого заступника начальника залізниці – головного інженера залізниці Володимира Кисельова, заступника начальника залізниці з колії Володимира Харлана, начальника дирекції залізничних перевезень, керівництва служби колії, колійних машинних станцій та дистанцій колії на станціях Ужгород, Глибочок Великий, Дубляни-Львівські, Рівне та Івано-Франківськ.

Як повідомили у відділі механізації служби колійного господарства, на огляді було представлено 121 одиницю колійної техніки для виконання робіт з ремонту та поточного утримання колії. Готувати техніку почали ще торік відповідно до наказу начальника залізниці. У грудні минулого та в першому кварталі 2010 року було передбачено цілкове фінансування в розмірі 3,1 млн грн для різних видів ремонту техніки. Зокрема, середнього ремонту двох виправно-підбивально-опоряджувальних машин ВПО-3000 №191, №34, двох укладальних кранів для залізничної колії УК-25/9-18 №393, УК-25/9-18 №557 та одного укладального крана для стрілочних переводів УК-СП №20. Цей ремонт виконано на базі ремонтних підприємств залізниці, зокрема, у Самбірських колійних дорожніх ремонтно-механічних майстернях та в пасажирському вагонному депо Тернопіль. Також проведено поточний ремонт 77 одиниць техніки у відокремлених підрозділах, що є в підпорядкуванні служби колії.

За результатами проведених оглядів кращими підприємствами на ДТГО "Львівська залізниця" визнано КМС-123 станції Рівне, ЛЦМКР станції Глибочок Великий, Львівську, Хустську та Бродівську дистанції колії.

Але повернемось у Глибочок Великий, де 31 березня проходив контрольно-технічний огляд колійної техніки. Оскільки начальник залізниці Михайло Мостовий цього дня здійснював об'їзд Тернопільської дирекції залізничних перевезень, то до огляду долучилися ще й керівники галузевих служб.

Михайло Васильович не тільки цікавився якістю ремонту техніки, її роботою, запасом комплектуючих, але й спілкувався з членами екіпажу та дякував їм за те, що

коректно експлуатують і добре доглядають дорогу ліцензійну колійну техніку.

Ознайомившись із усіма представленими на огляд машинами, Михайло Васильович наголосив: "Ми сьогодні бачили, у якому стані є колійні машини. І я можу сказати, що люди попрацювали на совість, бо в такий складний час безгрошів'я підтримувати техніку в належному стані непросте, їм треба за це "дякую" сказати. І я їм подякував за ту роботу. Скоро техніка, як кажуть, виїде на польові роботи. Цього року належить виконати немалий об'єм робіт з модернізації, капітального, середнього і поточного ремонтів. І я думаю, що після таких видів ремонту машини витримають сезонне робоче навантаження. Загалом на ремонт колійної техніки витрачено 7 млн гривень. Щодо закупівлі нової, ми планували торік її придбати, але криза перешкодила цьому. Плануємо придбати в цьому році".

Михайло Мостовий також оглянув санітарно-побутовий поїзд, виготовлений кілька років тому на замовлення залізниці пасажирським вагонним депо Тернопіль, і зазначив, що не завадило б замовити ще один такий поїзд, однак через відсутність коштів доведеться почекати.

Головний інженер служби колії Роман Черніцький, якого ми попросили прокоментувати огляд колійної техніки на базі Львівського центру механізації колійних робіт, наголосив, що аналогічні заходи відбулися в регіонах залізниці. Але вся сучасна ліцензійна техніка в основному знаходиться у Львівському центрі механізації колійних робіт, це і австрійські машини нового покоління, а також техніка російського та українського виробництва – швидкісний планувальник баласту, RM-80, ВПР-09-32 австрійського виробництва. Принцип роботи цих машин полягає в тому, що для виконання основних виробничих операцій їм задається відповідна комп'ютерна програма, яка передбачає мінімальне втручання людей. Втручання людського фактора відбувається лише на етапі підготовчих робіт та під час транспортування машини.

Щодо стану техніки Роман Черніцький сказав, що колійники мають і нові, і старі машини. Відповідно проводяться їх ремонти. Поточні – на підприємствах, за якими вони закріплені. Середній та капітальний



ремонти здійснюють в основному силами Самбірських колійних ремонтно-механічних майстерень і пасажирського вагонного депо Тернопіль. Деякі сучасні колійні машини ремонтуються на спеціалізованих заводах України.

Окрім 29 машин Львівського центру механізації колійних робіт, на огляді були представлені ще чотири одиниці Чортківської та Тернопільської дистанцій колії: ДГКу, МЗШ,

свого влаштування на роботу і практично йдуть на пенсію разом із цими машинами. Проте думаю, що ці машини-ветерани ще послужать залізницю", – переконаний Роман Черніцький.

Коли зайшла мова про ремонт техніки, Роман Черніцький повідомив, що зараз у Словаччині перебувають дві машини МЗШ словацького виробництва. Одній з них проведуть середній ремонт, другий – капіталь-

Після огляду техніка

МПТ, які в основному використовуються для поточного утримання колії. І хоч така техніка була представлена на контрольно-технічних оглядах на всій залізниці, зокрема, у Глибочку Великому, Ужгороді, Дублянах, Рівному, Івано-Франківську, акцент в основному робиться на машини, які виконують капітальний ремонт, модернізацію колії, оскільки ДГКу та МПТ практично працюють і взимку. А ліцензійна техніка до ремонту колії готувалася взимку.

За словами Романа Черніцького, якість ремонту техніки на Чортківській дільниці пасажирського вагонного депо Тернопіль задовільна. Хотілося б, звичайно, кращого рівня, але є проблеми із постачанням запасних частин, зриваються терміни централізованого постачання. Однак є і зручності: і Тернопіль, і Чортків, і Глибочок Великий знаходяться в одному регіоні, що дає можливість швидко вирішувати оперативні питання, пов'язані із роботою техніки.

На огляді техніки у Глибочку Великому можна було побачити й моторні платформи, які є найстарішою технікою в парку колійних машин служби колійного господарства. Одна із моторних платформ виготовлена у далекому вже 1964 році, друга – на три роки молодша. "Стара техніка утримується в задовільному стані і працює, бо експлуатується коректно із чуттям та розумінням людей, які на цих машинах працюють від часу

ний ремонт з модернізацією.

"На сьогоднішній день ми вийшли на рівень організації праці, коли ці роботи виконує завод-виробник. Одна МЗШ власності Самбірської, друга – Ужгородської дистанції колії. Машинам уже по 12 років, вони вичерпали свій моторесурс. Оновлення на базі заводу-виробника продовжить "життя" цій техніці", – сказав Роман Черніцький.

Він повідомив також, що на перспективу планують ремонт такої техніки проводити на базі пасажирського вагонного депо Тернопіль. Уже є домовленість із словацьким заводом-виробником про закупівлю документації та отримання сертифіката на виконання капітального та середнього ремонту придбаної в нього техніки. Також умовами контракту передбачено навчання фахівців пасажирського вагонного депо Тернопіль, які й будуть у подальшому ремонтувати словацьку техніку. У другій половині травня вони поїдуть до Словаччини та отримають сертифікат, що підтверджує їх право на виконання таких робіт.

Наприкінці третього кварталу заплановано почати капітальний та середній ремонт МЗШ на базі пасажирського вагонного депо Тернопіль з попередньою видачею сертифіката на виконання цих робіт. Звісно, залізниця цей ремонт коштуватиме дешевше, ніж за кордоном.

Серед найновішої техніки, яка є у розпо-

