

# КОЛІЙНИЙ ЕКСПЕРИМЕНТ СТАЄ ПОСТІЙНОЮ ПРАКТИКОЮ

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

– Така ідея зародилася ще наприкінці 80-х – на початку 90-х років минулого століття, коли дистанції колії були укомплектовані монтерами колії тільки на 50-60 відсотків,



– говорить перший заступник начальника служби колійного господарства залізниці Володимир Тригуб. – До того спостерігалася велика плінність кадрів серед колійників, зумовлена наявністю на ринку праці краще оплачуваних робіт. Це давало змогу виконувати в основному роботи невідкладного характеру. Для виконання планових робіт колійників не вистачало. Доводилося збирати їх з усіх бригад. Це, власне, й були перші укрупнені бригади. Їх робота велася оперативно, продуктивно і ефективно. Створення укрупнених колійних бригад ініціювали тодішні головний інженер Львівської дистанції колії Михайло Костюк та заступник начальника Підзамчівської дистанції колії Роман Йосифович.

На Львівській залізниці стимулювали впровадження дільничної системи утримання колії. Кожна дистанція виробляла своє бачення її організації, випробовувала

структурні зміни на практиці. А практика показала низку переваг укрупнених бригад. Вони забезпечують виконання більшого обсягу робіт, вищий рівень безпеки руху. У них краща охорона праці. Керівник добре бачить роботу своїх підлеглих, тож відповідно може її оцінити й заохотити. Маючи певним чином відпрацьовану модель, перебуваючи вже на посаді заступника генерального директора Укрзалізниці, а потім і генерального директора, Михайло Костюк запропонував доопрацювати її і випробувати на двох дистанціях колії Львівської та десяти дистанціях колії інших магістралей.

У 2009-2010 роках в умовах експерименту працювали Львівська і Бродівська дистанції колії. Вибір випав на ці дистанції тому, що перша обслуговує великий залізничний вузол. Друга – має велику кількість довгих перегонів, розташованих в межах міжнародного транспортного коридору зі значним вантажообігом. Тут можна було добре простежити, як зарекомендує себе новий метод і чи здобуде він право на життя.

Коли на нараді в Укрзалізниці підбили підсумки, то побачили, що на дистанціях, де проводиться експеримент, колійники трудяться продуктивніше, на краще змінився і підхід до постачання укрупнених бригад. У 2010 році Львівська дистанція колії отримала 96 одиниць різномісної техніки, а Бродівська – 101 одиницю. Дистанції от-

римали по дві нові машини для довозення працівників укрупнених бригад до місця праці. Оцінивши результати, вирішили: дистанції, які працювали в експериментальному режимі, перевести у режим постійної експлуатації за новим методом і долучити до постійної роботи в цьому режимі ще кілька дистанцій колії.

Із серпня минулого року на дільничну систему обслуговування колії на Львівській залізниці перейшли Тернопільська і Стрийська дистанції колії, які також обслуговують ділянки колії на головному ході міжнародного транспортного коридору. Вони теж мають позитивні результати у роботі.

У процесі роботи за новим методом вималювалася нова структура колійного підрозділу. Важливо, що при цьому основна виробнича одиниця – дистанція колії – була збережена. Створені виробничі дільниці очолили керівники, котрі мають більше повноважень, аніж колись мали їхні старші дорожні майстри. На них покладена і більша відповідальність. Укрупнена бригада бере на себе виконання всіх планово-попереджувальних робіт, а бригада із 6-8 чоловік усуває невідкладні недоліки. Під час підбиття підсумків виконання плану визначається коефіцієнт трудової участі кожного колійника. Наприклад, на Тернопільській дистанції колії маємо змішану структуру бригад. На

Лановецькому напрямку залишилася стара схема поточного утримання, оскільки дана дільниця колії – на дерев'яних шпалах і потребує щоденного огляду, бо капітальний ремонт не проводився із часу укладання колії. Щодо інших дільниць, то їх обслуговують три укрупнені колійні бригади, які мають великий обсяг планово-ремонтних робіт. На кожному околдодку є бригада з невідкладних робіт. А на станції Тернопіль є бригада з обслуговування стрілочних переводів. Важливим є факт, що тут зросли продуктивність праці і, відповідно, заробітна плата. А на Львівській і Бродівській дистанціях колії, де дільнична система утримання колії функціонує вже понад два роки, ці показники ще вагоміші. Для підвищення продуктивності праці колійників, котрі трудяться за новим методом, є резерв. Кожну з них потрібно дооснастити засобами малої механізації та автомашинами.

Досвідчений керівник-колійник Володимир Тригуб переконаний, що майбутнє саме за новою моделлю дистанції колії. До речі, у нинішньому році з першого квітня на дільничну систему поточного утримання колії перейшли ще три дистанції колії – Підзамчівська, Рівненська і Самбірська. А в 2013 році на цю систему перейде решта дистанцій колії магістралі, яких нині є 19.

Орися ТЕСЛЮК  
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА

## Цього року на огляд прибула не вся техніка...

28 та 29 березня цього року на станціях Івано-Франківськ, Рівне, Дубляни-Львівські, Глибочок-Великий та Ужгород відбувся весняний огляд колійної техніки. Цього року не вся колійна механізація була представлена на огляді, оскільки багато машин нині задіяні в підготовці швидкісного руху на дільниці Львів-Здолбунів. Та, попри це, колійникам Львівської залізниці було що показати на огляді. У цьому переконався і кореспондент "Львівського залізничника", який побував на огляді в Дублянах, де техніку демонстрували колійні машинні станції №125 і №274, Львівська, Підзамчівська, Кам'янка-Бузька, Самбірська та Ходорівська дистанції колії.



На двох коліях поблизу місця дислокації КМС №125 у Дублянах вишуквалася колійна техніка. Перед початком огляду екіпаж кожної машини влаштував ретельну перевірку, адже фахова комісія оцінювала не лише її естетичний вигляд, а й роботу основних вузлів. Така підготовка була виправданою, адже кожну машину не лише ретельно оглянули, а й перевірили всю документацію і проек-

заменивали екіпаж. Огляд тривав близько трьох годин. Після його

ВП "Колійні дорожні ремонтно-механічні майстерні" зі Самбора та ВП "Пасажи́рське вагонне депо Тернопіль". Усю іншу колійну техніку відремонтували поточним ремонтом у відокремлених підрозділах упродовж першого кварталу поточного року. Для виконання робіт передбачене цілкове виділення коштів у сумі 4,6 млн грн.

Огляди колійної техніки традиційно проводимо на базі п'яти підприємств: на станції Рівне до

огляду було представлено 17 одиниць техніки, в Івано-Франківську – 7 одиниць, у Дублянах – 24, на станції Ужгород – 12, у Глибочку Великому – 8 одиниць.

Особливості підготовки цього року полягали у тому, що було суттєво скорочено її термін. Із початку весни нам необхідно було виконати значні обсяги робіт із підготовки колійного господарства до швидкісного руху на напрямку Львів-Здолбунів. Вони, як відомо, розпочалися 15 березня, і вся важка техніка із Львівського центру механізації колійних робіт, КМС №№198, 125, 123 працювала під час "вікон" на цій дільниці і не була представлена на огляд. Тут в основному була представлена техніка, яка використовується для поточного утримання колії. Через це ми прийняли рішення цього року не визначати кращі підрозділи за підсумками огляду. Проте нема сумніву, що загалом колійну техніку до роботи підготували у повному обсязі. Зрештою у польових умовах це добре видно.

– На що звертали основну увагу під час огляду?

– Як завжди, головна увага приділялася робочому стану машин. Перевіряли і наявність необхідної документації та формулярів, забезпечення працівників спецодягом і спецвзуттям, засобами індивідуального захисту – захисними касками, окулярами, рукавицями, навушниками. Усе це було ретельно перевірено.

Звичайно, кожна машина буде гарно виглядати після пофарбування, проте не кожна завдяки лише бездоганному вигляду може виконувати свої основні функції. Тому під час огляду імітувалися поїздки, перевірялася робота помічника та машиніста за викликом станції, регламентом перего-



ворів і, звичайно, функціонування основних вузлів та агрегатів. Усе це було проведено під час огляду кожної колійної машини.

– Якими є попередні висновки проведеного огляду?

– Основний висновок полягає у тому, що в першому кварталі ми нормально підготували колійну техніку до роботи в літній період 2012 року. Під час огляду комісія брала до уваги багато критеріїв.

Звичайно, були й незначні зауваження, та, як кажуть, не помиляється той, хто нічого не робить. Загалом результат позитивний, тому хочу подякувати всім – починаючи від фахівців з ремонту, машиністів, їхніх помічників, механіків до спеціалістів служби колії – за якісно виконану роботу.

Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

