

Господарство електропостачання залізниць потребує модернізації та оновлення

Залізниця України активно електрифікувалися пістоліття тому, і на сьогодні зношеність основних фондів, зокрема контактної мережі та тягових підстанцій, становить понад 70-80%. Тому актуальною є проблема глибокої модернізації пристроїв електропостачання. Її вирішення полягає в комплексному виконанні цілого ряду завдань, зокрема у застосуванні нових економних та ресурсозберігаючих технологій, зниження витрат на виконання робіт, застосування машин і механізмів "нового покоління", впровадження кардинально нових технологій тощо.

Усі ці питання стали предметом обговорення на галузевому семінарі-наradі "Основні напрямки розвитку та поглиблення модернізації пристроїв електропостачання. Забезпечення модернізації технічних засобів у 2014 році силами філії "Енергоремтранс", який відбувся на базі Тернопільської дистанції електропостачання.

Участь у нараді взяли керівництво Головного управління електрифікації та

електропостачання з утримання на належному рівні пристроїв енергопостачання.

Презентуючи програму модернізації пристроїв електропостачання на 2012-2016 рр., начальник Головного управління електрифікації і електропостачання Укрзалізниця Віталій Максимчук виокремив основні напрямки роботи та завдання розвитку господарства в умовах реформування галузі: "Основні напрямки у нашому господарстві – це впровадження нової техніки, оскільки відсоток старіння дуже високий. Потрібно впроваджувати нові типи підвісок контактної мережі, нові типи приладів тягових підстанцій. Але оскільки електрифікація пройшла майже одночасно по всій території України, і її устаткування старіє одночасно, ми не можемо його замінити повністю. Насамперед діагностуватимемо устаткування і почнемо міняти те, яке за технічними та фізичними можливостями далі вже не можна експлуатувати. А модернізації підлягає те обладнання, яке ще може використовуватись, але потребує оновлення".

Для реалізації зазначених завдань Укрзалізниця прийняла рішення створити "Дирекцію з ремонту та модернізації



дизайну пристроїв електропостачання. Це – нові комплекси із заміни контактної дроти виробництва Франції та Польщі, нові дрезини (Росія, Польща), нові бурові комплекси (Росія, Італія, Австрія), нові технології виготовлення металокопункцій, методи їхнього захисту від корозії. Використання цих інновацій забезпечує виконання робіт із вищою якістю та надійністю, меншою собівартістю та з економією часу.

Саме тому на семінар-наradу запросили розробників нового обладнання. Учасникам заходу презентували зразки нової техніки. На особливу увагу заслуговав секційний ізолятор Сімферопольського електротехнічного заводу та сучасна машина для ремонту й обслуговування контактної мережі АД-01, в якій використано обладнання провідних світових фірм, виробник – дніпропетровський завод "Дніпроспецмаш".

Начальник служби електропостачання Львівської залізниця Микола Фесик відзначив особливу користь співпраці господарств електропостачання із заводами-виробниками, які враховують усі вимоги практиків

шина особливо підходить за параметрами для наших колій, забезпечує більше можливостей у технічному обслуговуванні контактної мережі, а в гірських умовах, я думаю, не поступатиметься маленьким машинам".

Начальник служби електропостачання Микола Фесик наголосив і на перевагах нових виробів для контактної мережі. Йдеться зокрема про секційний ізолятор виробництва Сімферопольського електротехнічного заводу. Це перший аналог українського виробництва. Зараз на балансі служби електропостачання Львівської залізниця є кілька десятків таких ізоляторів швейцарського та російського виробництва. Передбачається, що український відповідник буде дешевшим, однак не поступатиметься в надійності. Цей "секційник" забезпечує можливість поїздам рухатись зі швидкістю 160 км/год.,



електропостачання Укрзалізниця, начальники служб електропостачання усіх залізниць України, начальники дистанцій електропостачання та представники фірм-виробників, що виготовляють обладнання та розробляють його нові зразки. Зокрема серед гостей були фахівці компанії "Сімферопольський електротехнічний завод", "Електрозахист" (Рівне), "Дніпроспецмаш" (Дніпропетровськ), ТОВ "НАРБУД" (Харків) та інші. Такі семінари-наради Укрзалізниця організовує щодва роки для підбиття підсумків виконаної роботи та напрацювання планів і перспектив на майбутнє.

Аналізуючи роботу господарства електропостачання залізниць за 2012 рік та за I квартал 2013 року, начальник Головного управління електрифікації і електропостачання Укрзалізниця Віталій Максимчук зазначив, що це був напружений період, оскільки енергетики України активно працювали над забезпеченням підвищення швидкості руху поїздів: "У стислі терміни виконано великий обсяг робіт. Незначні недовиконання можна пояснити "перекосами" у плануванні. А загалом – ми виконали все, що планували, і навіть більше".



Віталій Максимчук позитивно охарактеризував господарство електропостачання Львівської залізниця, зазначивши фахову роботу керівництва служби, спеціалістів та загалом усього колективу господарства

пристроїв тягового електропостачання "Енергоремтранс" – філії АТ УЗ" на базі підприємств господарства електропостачання – будівельно-монтажних поїздів БМП-392 та БМПЕ, дорожніх електромеханічних майстерень, дорожніх майстерень з ремонту ССРС, на яких виконуватимуть роботи з капітального будівництва, модернізації, реконструкції та капітального ремонту пристроїв електропостачання Департаменту електрифікації та електропостачання.

Дирекції необхідно на найближчі п'ять років розробити та затвердити програму модернізації пристроїв електропостачання для раціонального й економічного використання трудових і матеріальних ресурсів та план навчання й омолодження кадрового потенціалу.

Як зазначили фахівці, не варто забувати, що для виконання робіт із модернізації пристроїв електропостачання недостатньо лише нової техніки та новітніх технологій, потрібні також кваліфіковані спеціалісти. Дефіцит фахівців – гостра проблема галузі. Загалом в Укрзалізниця бракує близько півтори тисячі спеціалістів для обслуговування і нового обладнання, і того, яке вже є. Тому у відокремлені підрозділи господарств електропостачання охоче приймають на роботу спеціалістів, які мають відповідну кваліфікацію, для них проводять навчання з метою підвищення кваліфікації.

Нова техніка – новий потенціал

Щороку у світі і зокрема в Україні з'являється чимало нового обладнання та механізмів для виконання робіт із мо-



і намагаються зробити техніку такою, щоб вона якнайкраще відповідала вимогам замовника: "Ми формуємо технічне завдання, і вони стараються виготовити виріб, що відповідає заданим параметрам. Під час дискусії виникає багато питань і моментів, які обговорюють на таких зустрічах, вдосконалюється концепція виробу, що в перспективі ефективно служив би залізничному господарству. Наприклад, деякий час тому в Дніпропетровську виготовили кілька одиниць машини для обслуговування контактної мережі, які проходили випробування на теренах наших залізниць і, на жаль, до цієї техніки виникло багато претензій. Я бачу, що в техніці, яка представлена сьогодні, враховано багато зауважень, і вона вдосконалена відповідно до набутого досвіду. Суттєвих зауважень було чимало, і виробник їх враховує. Для виробника це – важливий іспит. Львівська залізниця має дуже специфічні умови, багато кривих малих радіусів, і ця ма-

а на перспективу планується й до 200 км/год. "Постійне збільшення швидкості – вимога часу. Залізничний транспорт постійно вдосконалюється і стає серйознішим конкурентом для авіаперевезень та для автоперевізників. Ми сподіваємось, що цей ізолятор на належному рівні забезпечить швидкість руху. Значна перевага українського виробника полягає в тому, що це суттєво спрощує процедуру придбання ізолятора, ми не витратимо час та зайві кошти на розмитнення та інші обов'язкові процедури", – зауважив Микола Фесик.

Учасники семінару-наради відзначили високий запас надійності техніки, яка зараз використовується. Незважаючи на поважний вік, ця техніка ще зможе деякий час працювати. Однак це – не підстава для самозаспокоєння, і тому варто часно вирішувати питання оновлення техніки.

Оксана ЛОЇК
Фото автора