

Локомотивне депо Мукачево: складові запасу надійності

(Продовження. Початок на 1 стор.)

За словами начальника локомотивного депо Мукачево Мирослава Тайпса, підприємство цілком могло б справлятися і з заводськими ремонтами, але для цього потрібно залагодити деякі юридичні формальності.



— У нас є один із кращих ремонтно-токаряних цехів на Закарпатті, у регіоні нема підприємств із потужнішими машинно-будівними цехами. Ми могли б проводити і заводські ремонти, але на разі не маємо для цього відповідних дозволів.

Свого часу перед підрозділом гостро постало питання розширення території — у депо було багато техніки, але бракувало місця для її розміщення та застосування. Усі роботи проводили у цеху розміром 500 квадратних метрів. Однак у роки незалежності в локомотивному депо завершили будівництво цеху ПР-3 загальною площею 7 тисяч квадратних метрів, у якому розмістили модернізоване старе та сучасне обладнання. Зокрема у ньому розташована поточна лінія з виконання ремонту електровозів ВЛ-11М. Елементами цієї лінії є позиція з ремонту візків електровозів ВЛ-11М, зборки колісно-моторних блоків, позиція, що дозволяє ремонтувати та випробовувати електричні машини й тягові двигуни, позиція з ремонту та випробовування автогальмівного обладнання. Частину лінії є також токарно-фрезерне відділення та відділення, де ремонтують і випробовують компресори КТ-6.

У депо встановлено плазмову установку з гартування бандажів

колісних пар, що збільшує твердість гребеня та сприяє значному зменшенню зносу, а відповідно — дозволяє збільшити ресурс бандажів до 200 тисяч кілометрів. Працює у депо й випробувальна станція з регулювання електричної апаратури електровозів ВЛ-11М.

Мирослав Тайпс, який у ті роки працював на підприємстві головним інженером, згадує, як складно працювалося на обмеженій території та як відбувалося освоєння нових площ.

— Відомо, що на тутешніх рельєфах відбувається швидкий знос колісних пар, а відтак — постійна потреба їхньої заміни. Через брак місця для організації ремонту не було можливості виконувати такий великий обсяг роботи, тож ця проблема потребувала невідкладного вирішення. На початку 2000-х років за сприяння Георгія Кірпи було доведено до необхідного стану і технологічно обладнано величезний цех, спорудження якого розпочалося ще у 1978 році з розрахунком на загальносоюзні масштаби підйомальних робіт для електровозів серії ВЛ-11, що були створені для перетягування вантажних поїздів через карпатський перевал, — розповів Мирослав Тайпс.

Тенденція механізувати до недавня ручні процеси, а заодно полегшувати працю людей — зараз основне завдання підприємства. За словами начальника депо, значну кількість обладнання та техніки, незважаючи на вік, їм вдалося модернізувати та пристосувати до сучасних вимог.

— Багато техніки, яку вдалося «врятувати» від списання, буде ефективною ще тривалий час. Це — механізми, які потребували лише часткової модернізації, щоб працювати більш продуктивно.

Це стосується і локомотивів. Якщо минулого року у нас було 43 локомотиви, відставлені від експлуатації, то цього року — лише 20, решту ми відновили і задіяли у роботу. Таким чином зараз в експлуатації у середньому 50-55 локомотивів. А це — більше робочих місць для ремонтних та експлуатаційних бригад, — зазначив Мирослав Тайпс.

Належним чином працює і обертове депо у Чопі. У 2011 році там відбудували цехи ТО-3 та

ПР-1. Під його відповідальністю і прикордонні переходи (два на Словаччину та один на Угорщину), а також контроль за далеkobійними перевезеннями (коли одна локомотивна бригада веде поїзд зі Львова до Чопа і навпаки).

На підприємстві дбають про екологію. Тут споруджено очисну систему біологічного очищення технічних відходів. Принцип її роботи полягає у тому, що мазут та інші шкідливі для довкілля стоки переробляють мікроорганізми і продукують із цих відходів чисту воду.

Кращі у першому півріччі

Особливу увагу в депо звертають і на санітарно-побутові умови та охорону праці. На підприємстві відремонтували будівлі планово-технічного обслуговування локомотивів, у відповідність до вимог нормативних актів привели бригадні будинки станції Мукачево, збудували санітарно-оздоровчий комплекс у Чопі. В осінньо-зимовий період у депо працюють котельні, що забезпечують комфортні умови для роботи.

Під час модернізації покращено процес рекуперації у 22 локомотивах; 9 локомотивів обладнані джойстиком системою управління та облаштовані кондиціонерами, мікрохвильовими печами, холодильниками, чайниками.

За словами головного інженера локомотивного депо Мукачево Олега Сачка, за можливості залізничники з власної ініціативи створюють собі комфортніші умови праці, оскільки на роботі вони проводять чимало часу.

Для постійного контролю за станом охорони праці в депо створили відповідний сектор: в обох підрозділах підприємства функціонують кабінети-класи охорони праці.

— Дуже мало навчальних закладів нині готують токарів, фрезерувальників тощо, а в нашій галузі неможливо обійтися без повноцінної діяльності підсобно-господарських цехів. Випускники залізничних закладів можуть бути хорошими працівниками у ремонтному цеху, — прокоментував ситуацію Олег Сачко.



Майстер котельні Любов Гоблик

Начальник депо Мирослав Тайпс відзначив, що середній вік працівників депо — 35 років.

— У нас працює багато молодих людей, які ще не набули достатнього досвіду в роботі, тож ці два з половиною роки, відколи я очолюю депо, ми разом формувалися як колектив, вчилися брати на себе відповідальність за рішення в економічній сфері, у безпеці руху і в охороні праці. Тому з одного боку працювати було складно, а з іншого — молодь досить гнучка, ініціативна і не боїться відповідальності. Важливо лише правильно її скерувати. Колектив організований, кваліфікований і, я вірю, спроможний виконувати серйозні завдання, — підсумував Мирослав Тайпс.

Міцно вкоренилася на підприємстві практика передачі досвіду від досвідченого до недосвідченого машиніста, за якою кожен, що пропрацював багато років, навчає закріпленого за собою молодого фахівця. «Старожили» із задово-

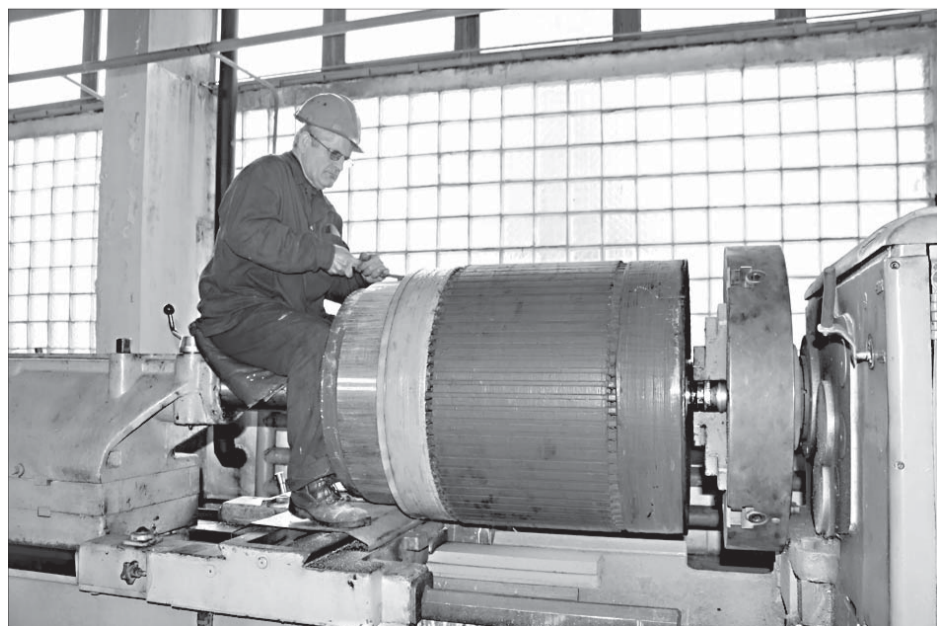
ленням діляться своїм досвідом.

— Я налаштовую колектив на те, що ми повинні ще краще виконувати планові завдання. Не зупиняємося на досягнутому, а намагаємося вдосконалити нашу роботу і працювати на перспективу. Не дивно, що впродовж двох попередніх років успішно проходимо атестацію Укрзалізниці на право проводити ремонтні роботи, а оцінки усіх складових технологічного процесу доволі високі, — розповів Мирослав Тайпс. — Відзначаю також, що результатом ефективної праці колективу підрозділу стало перше місце у дорожньому змаганні серед відокремлених підрозділів залізниці за підсумками першого півріччя 2013 року. У нас були кращі показники обсягів перевезень, собівартості ремонту, енергетичних ресурсів та трудової дисципліни. Раніше депо займало призові місця у змаганнях з охорони праці в масштабах Укрзалізниці.

(Закінчення на 6 стор.)



Практикант Михайло Берянич



Слюсар з рухомого складу Ференц Шепентак