



У вересні місяці минулого року відзначив своє шістдесятиріччя Структурний підрозділ «Полтавське проектно-конструкторсько-технологічне бюро з ремонту локомотивів» філії «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» (СП «Полтавське ПКТБ РЛ» філії «НДКТИ») АТ «Укрзалізниця», який з повним правом відноситься до підприємств, що зберігають кращі інженерні традиції залізничної галузі.

На теренах паровозо-вагоноремонтного заводу далекого узбецького міста Ташкент у вересні 1958 року розпочав своє життя колектив фахівців Проектно-конструкторсько-технологічного бюро по ремонту тепловозів Головного управління з ремонту рухомого складу та виробництву запасних частин Міністерства шляхів сполучення СРСР. Десять років пройшли у кропіткій роботі з розробки та впровадження на тепловозоремонтних заводах Союзу нетипового обладнання, ремонтного оснащення, штампів, ріжучих та вимірювальних інструментів, необхідних при ремонті тепловозів та дизель-поїздів. Також розроблялися спеціалізовані стенди, технологічне оснащення для комплексної механізації поточних ліній, робочі процеси щодо передової організації ремонтного виробництва, узагальнювалися передові технологічні процеси різних заводів з ремонту тепловозів і дизель-поїздів, з розробкою та впровадженням відповідних заходів у виробництво.

1968 рік став важливою віхою для колективу, коли на базі широкого впровадження тепловозної тяги в країні розпочалася корінна реконструкція залізничного транспорту. Рішенням Міністерства шляхів сполучення (МШС) молодий колектив ПКТБ передислокували з далекого Узбекистану до українського міста Полтава, на місцевий тепловозоремонтний завод. Разом з колективом до Полтави переїхав і начальник бюро Пономаренко В. Т. (рис. 1).

При формуванні ПКТБ у Полтаві, частину висококваліфікованих фахівців було переведено бюро з Астраханського тепловозоремонтного заводу. Так, провідні спеціалісти заводу: Щербина

Ю.С., Десятов С.Г. і Кузнецов О.І. – зайняли посади начальників відділів, а головного інженера Астраханського ТРЗ Корнаєв М. З. було призначено головним інженером полтавського ПКТБ (рис. 1), який 33 роки керував технічною політикою підприємства, вирішуючи комплекси проблем, пов'язаних з конструкцією, експлуатацією, ремонтом, обслуговуванням, надійністю локомотивів, що експлуатувалися на залізницях бувшого Радянсько Союзу, а згодом і на залізницях підпорядкованих «Укрзалізниці». Маючи величезний інженерний досвід Корнаєв М. З. став вчителем і наставником для молодих спеціалістів, що приходили в проектне бюро після закінчення профільних вузів. Одним з таких був Мирошніченко О.М. (рис. 2), який з гідністю змінив свого вчителя на посаді головного інженера.



*Рис. 1 – Керівники ПКТБ: начальник Пономаренко В. Т. (з 03.03.1959 р. по 16.12.1984 р.),  
головний інженер Корнаєв М.З (з 03.09.1968 р. по 19.10.2001 р.)*

Наприкінці 1969 року Постановою Ради Міністрів СРСР було вирішено об'єднати в єдине ПКТБ проектне бюро по локомотивах на Полтавському тепловозоремонтному заводі, що відповідало за тепловози і дизель-поїзди, з проектним бюро на Московському локомотиворемонтному заводі, що відповідало за електрорухомий склад. З цього часу бюро у Полтаві отримало назву – Філія проектно-конструкторсько-технологічного бюро по локомотивах Головного управління по ремонту рухомого складу та виробництву запасних частин МПС СРСР. Технічне керівництво та координацію робіт у філії здійснювало основне проектно-конструкторсько-технологічне бюро по локомотивах у Москві. Для працівників ПКТБ на території Полтавського тепловозоремонтного заводу було спроектовано та зведено спеціальну будівлю, де зручно розташувалися чотири основні відділи бюро: з ремонту тепловозів, з ремонту дизелів залізничного рухомого складу, з підготовки виробництва запасних частин та відділ будівельних споруд. На той час полтавська філія ПКТБ мала свою дослідну лабораторію по зварюванню зі штатними слюсарями та зварниками й обробці металу, які виготовляли дослідні зразки покращених вузлів дизелів для подальшого їх впровадження у виробництво, а також діяло виробництво по виготовленню нестандартизованого обладнання, що розробляло проектне бюро для потреб залізниць (мийне обладнання тощо).

Минали роки і змінювалося керівництво полтавського бюро. Свою лепту у розвиток філії внесли директор Васин Є.М., який очолював ПКТБ у 1985 - 88 роках, та директор Чистяков М.В., що 16 років очолював вже згуртований, міцний колектив (рис. 2). У 1991 році філія ПКТБ по локомотивах була зареєстрована, як проектно-конструкторсько-технологічне бюро по ремонту локомотивів (філія «ПКТБ РЛ»), а з 2000 – увійшла до складу «Укрзалізниці», як самостійна організація, з оперативним підпорядкуванням Головному управлінню локомотивного господарства й одержала статус Головної організації «Укрзалізниці» з розробки нормативної, конструкторської і технологічної документації для ремонтів і експлуатації тягового та моторвагонного рухомого складу, що експлуатувалися на залізницях України.



*Рис. 2 - Керівники ПКТБ: начальники Васин Є.М. (з 04.03.1985р. по 09.12.1988 р.) і Чистяков М.В. (з 30.01.1989 р. по 28.02.2005 р.), головний інженер Мирошниченко О.М. (з 26.03.2002 р. по 31.03 2018 р.)*

Після проголошення незалежної Української держави, перед фахівцями ПКТБ РЛ постало питання щодо розробки нормативної документації на ремонти не тільки тепловозів і дизель-поїздів, але й електровозів та електропоїздів, у зв'язку з чим був створений ще один відділ – з ремонту електротягового рухомого складу. Здавалося, працєю і розвивай залізничну галузь у незалежній Україні, але обжиті приміщення було втрачено, оскільки їх приватизував, разом з іншими приміщеннями, Полтавський тепловозоремонтний завод (ПТРЗ). Разом з цим, ПКТБ РЛ втратило і виробничі площі, звільнилися висококваліфіковані майстри, був розформований будівельний відділ, але основний інженерний склад бюро продовжував роботу.

У ті буремні дев'яності роки, зазнав далеко не кращих змін увесь ринок України з ремонту рухомого складу. Недотримання технології ремонтів, невиконання вимог нормативних документів призвело до руйнування ремонтної бази залізничного господарства. Усі ремонтні заводи, і в тому числі Полтавський ТРЗ, зазнали втрат щодо замовників. Через брак коштів ПТРЗ зменшив витрати на поточне утримання не тільки власних приміщень, але й приміщень, що приходилося орендувати ПКТБ РЛ.

І почалися справжні виробничі поневіряння... Приміщення, яке орендувало ПКТБ РЛ, не знало ремонту упродовж 30 років. За борги вимикали світло в ПКТБ РЛ. Кілька зим поспіль колективу доводилося працювати в неопалювальних приміщеннях та ще й на додачу, через зменшення замовлень на розробку технічної документації, затримувалася заробітна плата, а виплата надбавки за вислугу років зовсім не передбачалася. Деякі локомотивні депо та локомотиворемонтні заводи, через брак коштів, почали відмовлятися від послуг полтавського бюро, намагаючись своїми силами розробити технічну документацію для ремонту рухомого складу. Не маючи відповідних креслень та повної нормативної бази, вони не мали можливість правильно розробити ремонтну документацію. У той момент полтавське бюро з ремонту локомотивів переживало складні часи, хоча і залишалося основним підприємством в Україні з розробки документації для ремонтів залізничного тягового та моторвагонного рухомого складу, що експлуатувався на залізницях України. Проте, усі ці негаразди ніяк не позначалися на виконанні поставлених «Укрзалізницею» завдань - інженери вчасно та у повному обсязі справлялися зі своєю роботою.

Поворотним для колективу ПКТБ РЛ став 2006 рік, коли керівником полтавського бюро було призначено кандидата технічних наук, залізничника у третьому поколінні Матяша В.О. У той самий час керівництво «Укрзалізниці» посилило вимоги до якості ремонтів рухомого складу, що виконувалися та до їх відповідності чинним технічним документам. Оскільки розробки полтавсь-



кого бюро повністю відповідали законодавству України, потребам виробників та споживачів, вимогам діючих стандартів та кодексів усталеної практики, до ПКТБ РЛ знову почали звертатися із замовленнями ремонтні та експлуатаційні підприємства залізничного транспорту, а також виробники продукції залізничного призначення.

Завдяки вмілому керівництву нового директора, його залізничному патріотизму, великому практичному досвіду роботи в експлуатації рухомого складу, професіоналізму та вмінню згуртувати людей і їх творчий потенціал на вирішення першочергових завдань галузі, дозволили колективу ПКТБ РЛ за короткий проміжок часу, за підтримки керівників Головного управління локомотивного господарства й «Укрзалізниці», значно збільшити обсяги робіт, що виконувалися в бюро, поліпшити економічні показники підприємства та розрахуватися з усіма боргами, що накопичилися, а працівники бюро вже наприкінці 2006 року почали отримувати вчасно заробітну плату, з виплатою премій і надбавок за вислугу років. Наприкінці 2014 року керівництву бюро вдалося докорінно поліпшити умови праці працівників, завдяки діловому порозумінню та підтримці начальника Південної залізниці Уманця М.Г. й голови Дорпрофсожу Залозних В.А., найбільше питання знайшло вирішення й колективу ПКТБ РЛ надали затишне приміщення у адміністративному корпусі Полтавського залізничного вузла. З 1 грудня 2015 року ПКТБ РЛ увійшло до складу філії «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» (НДКТІ) АТ «Укрзаліниця», як її структурний підрозділ – СП «Полтавське ПКТБ РЛ».

На теперішній час СП «Полтавське ПКТБ РЛ» – сучасний конструкторсько-технологічний центр, з усталеною структурою, що вирішує різноманітні завдання, пов'язані з комплексним інженерним забезпеченням експлуатації та ремонту тягового та моторвагонного рухомого складу, провідну роль в якому надано чотирьом основним напрямкам, що закріплені за підрозділами бюро:

- конструкторсько-технологічний відділ з ремонту тепловозів, дизель-поїздів та дизелів;
- конструкторсько-технологічний відділ з ремонту електровозів та електропоїздів;
- технологічний відділ з підготовки та супроводження виробництва запасних частин;
- конструкторсько-технологічний відділ з розробки нестандартного обладнання для ремонту тягового рухомого складу.

В основі багатьох досягнень полтавського ПКТБ РЛ лежить високий інженерний потенціал його працівників. Людський фактор – це основа його успіху. У колективі працюють фахівці, що мають великий досвід роботи з підприємствами залізничної галузі, серед них: Шебеліст Л. О. – начальник відділу з ремонту електровозів та електропоїздів, Ярошенко С. І. – головний технолог, Довбуш А. А. – провідний технолог, Бондарев Л. О. – провідний конструктор, Кузіна Р. М. – головний конструктор, Ванкевич Ю. І. – головний технолог, а також провідні інженери відділів-помічників: супроводження виробництва – Сасенко Н. В., технічного – Волкова О. М., СНТІ – Омелянко Т. В., провідний економіст – Гарнець Н. О., провідний бухгалтер – Луговська О. В. та інші. Набираються досвіду і виходять на ключові позиції молоді працівники бюро: в. о. заступника начальника бюро – Бова М. М., начальник відділу з розробки нестандартного обладнання для ремонту тягового рухомого складу – Польніков Ю. В., головний технолог – Левцов В. Б. За переліченими фахівцями стоїть міцний, потужний колектив СП «Полтавське ПКТБ РЛ» філії «НДКТІ» АТ «Укрзаліниця» (рис. 3).

З перших кроків бюро будувало свою діяльність у тісному зв'язку з широким колом фахівців залізничної галузі, що виготовляють тяговий та моторвагонний рухомий склад і комплектуюче обладнання. Колектив СП «Полтавське ПКТБ РЛ» шукає оптимальні шляхи вирішення назрілих проблем спільно з провідними науковими, проектними та навчальними закладами залізничного транспорту, що зайняті створенням, експлуатацією, ремонтом і модернізацією рухомого складу, а також з фахівцями профільних ремонтних заводів АТ «Укрзаліниця» й інших промислових підприємств України.



*Рис. 3 – Начальник бюро Матяш В.О. і колектив сучасного СП «Полтавське ПКТБ РЛ» філії «НДКТИ» АТ «Укрзалізниця»*

Досягненню високих виробничих результатів цього структурного підрозділу філії «НДКТИ» сприяють творчі зв'язки з Українською державною академією залізничного транспорту (м. Харків), Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту, Державним університетом інфраструктури та технологій (м. Київ), національним технічним університетом «Харківський політехнічний інститут», галузевими ПрАТ: «Запорізький електровозоремонтний завод», «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод», «Київський електровагоноремонтний завод» і «Львівський локомотиворемонтний завод», Дніпропетровським науково-виробничим об'єднанням «Електровозобудування», ТОВ: «НВП «Хартрон - Експрес ЛТД», «НВП «Трансприлад», «ПКВП МДС» та з багатьма іншими підприємствами.

За минулі десятиліття фахівці бюро внесли величезний внесок у розвиток залізничної галузі України. Для забезпечення перевезень, підвищення безпеки руху поїздів, зниження кількості браків, аварій і травм на залізницях фахівці СП «ПКТБ РЛ» розробляють на високому якісному рівні технічну документацію, необхідну для безпосереднього використання на кожній стадії життєвого циклу основних технічних засобів залізниць АТ «Укрзалізниця». Серед пріоритетних напрямків були й залишаються розроблення технічної документації для ремонтів тягового та мотор-вагонного рухомого складу, їх вузлів і агрегатів в умовах заводів і депо, забезпечення ремонтного виробництва новими технологіями та оснащенням. Також одним з найбільш актуальних напрямків діяльності ПКТБ РЛ є розробка нормативної документації для застосування ресурсозберігаючих технологій при обслуговуванні та ремонті тягового й моторвагонного рухомого складу. У бюро створена методика розробки технологічних процесів ремонту й технічного обслуговування локомотивів і моторвагонного рухомого складу, яка спирається на загальні машинобудівні підходи з використанням, як типових, так і одиничних технологій. При розробці технологій ремонту рухомого складу фахівці підбирають технологічні операції і засоби їх оснащення, що відповідають технічно обґрунтованим показникам - допускам, зазорам, зусиллям посадок, напруженням, нарізевим з'єднанням, якості обробки матеріалу та її точності тощо. Вся технологія ремонту описується у технічній документації комплексно по всіх операціях, у технологічній послі-

довності всього процесу, з описом усіх загальних дій по ремонтним операціям, що виконуються, із зазначенням даних по оснащенню й технологічним режимам. За даним підходом розроблено й впроваджено технологічні процеси ремонту й технічного обслуговування тягового та моторвагонного рухомого складу практично в усіх базових депо АТ «Укрзалізниця».

Тематика робіт, що виконує ПКТБ РЛ, завжди визначалася і визначається завданнями, що формуються залізничними господарствами залізниць і Департаментом локомотивного господарства акціонерного товариства на різних етапах розвитку вітчизняного залізничного транспорту. І сьогодні, в умовах реформування залізничної галузі, фахівці ПКТБ РЛ прагнуть максимально використовувати свій чималий і перевірений часом потенціал для вирішення встановлених завдань.

Протягом останніх років фахівцями ПКТБ РЛ було розроблено ряд проектів, спрямованих на економію палива, значне зниження рівня матеріальних витрат на ремонт рухомого складу, а також створення безпечних умов праці локомотивних бригад. Усі розробки ПКТБ РЛ перерахувати практично неможливо, проте деякі останні з них необхідно згадати:

- модернізація тепловозів щодо встановлення системи з підтримки оптимальних температур охолоджувальної рідини дизеля та використання для обігріву кабіни машиніста, пристрою виробництва німецької фірми Webasto;

- модернізація тепловозів ЧМЕЗ, ЧМЕЗТ, 2ТЕ10М, 2ТЕ116 конденсаторними системами пуску дизеля;

- модернізація дизелів тепловозів ЧМЕЗ форсунками з покращеними розпилювачами спеціальної конструкції;

- модернізація тепловозів М62, 2ТЕ116, 2ТЕ10, ЧМЕЗ моторно-осьовими підшипниками (МОП) з оливовідвідними кільцями (сальниками);

- обладнання вантажних тепловозів серії 2ТЕ10М, а також електровозів серії ВЛ80к, ВЛ11М, 2ЕС5К двопровідним електропневматичним гальмом (ЕПМ) для забезпечення можливості водіння цими локомотивами пасажирських поїздів;

- встановлення електронного регулятора частоти обертів типу СУДМ-01 дизеля К6S310DR на тепловозах серії ЧМЕЗ та дизеля 1А-5Д49 на тепловозах серії 2ТЕ116;

- модернізації по обладнанню локомотивів приладами космічної навігації GPS/GPRS для забезпечення автоматизації передачі повідомлень про використання локомотивного парку і локомотивних бригад у галузеву інформаційну систему АСК ВП УЗ-Є.

З розвитком залізничної галузі України та оновленням її тягового рухомого складу парк наявного рухомого складу поступово поповнюється новими моделями рухомого складу: вантажними електровозами серії 2ЕС5К; вантажопасажирськими електровозами серії ДС3, 2ЕЛ4, 2ЕЛ5; електропоїздами серій ЕПЛ2Т, ЕПЛ9Т; двосистемними електропоїздами ЕКр1 «Тарпан», ЕЈ675 «Škoda», НRCS2 «HYUNDAI ROTEM»; дизель-поїздами серій ДЕЛ та ДПКр, а також вантажними тепловозами ТЕ33АС серії Evolution. Це вимагає розроблення нової технічної документації для обслуговування й ремонту цього нового рухомого складу та ставить відповідні завдання перед колективом ПКТБ РЛ. Вже розроблено нові комплекти технологічних процесів для виконання поточних ремонтів електровозів серій 2ЕЛ5, 2ЕС5К, дизель-поїздів серій ДПЛ-1, ДПЛ-2, ДЕЛ-02, а також технологічні процеси з технічного обслуговування електропоїздів «Škoda». Розроблено технічну документацію з обслуговування та ремонту швидкісних міжрегіональних електропоїздів виробництва «HYUNDAI ROTEM», електровозів постійного струму 2ЕЛ4, тепловозів ТЕП150. Для їх технічного обслуговування й ремонту розроблено та затверджено, встановленим порядком, відповідні галузеві Правила та Інструкції.

В умовах реорганізації залізничної галузі України, приклади успішного виконання проектних робіт в структурному підрозділі «Полтавське ПКТБ РЛ» філії «НДКТІ» для українських залізниць свідчать про якісну роботу колективу та його здатність ефективно працювати й концентрувати свої зусилля для досягнення спільної мети – забезпечення сталої роботи АТ «Укрзалізниця», підвищення реальних показників роботи акціонерного товариства та піднесення авторитету українських залізничників.