

С. Авдєєв, аналітик ЦІТУ, м. Харків

ШЛЯХИ КООПЕРАЦІЇ ПІВДЕННОЇ МАГІСТРАЛІ

Південна залізниця має давні традиції внутрішньої співпраці та кооперації. З метою пошуку нових ринків збуту в межах майбутнього товариства «Українська залізниця» 12 червня 2014 року відокремлені підрозділи Південної залізниці взяли участь у першій виставці виробів, запасних частин та сервісних послуг залізничного призначення. Загальна номенклатура виробів та послуг, що була запропонована Південною залізницею на виставці, склала понад 100 найменувань.

Кооперація підрозділів залізниці дозволяє не лише економити кошти, а й сприяє моральному піднесенню залізничників, розвитку корпоративного духу. Південна залізниця має сталу модель виробничих відносин між підрозділами, що позитивно впливає на виробничий процес та створює умови для впровадження на залізниці новітніх технологій та випробувань нової техніки.

Найбільш позитивним є той факт, що залізничники не тільки використовують готове обладнання, але й активно беруть участь у раціоналізаторській роботі. Про це свідчить значна кількість рацпропозицій, що надходить до керівництва служб. На Південній залізниці питаннями раціоналізаторської роботи опікується В. Фомазов, начальник технічної служби. В оперативному управлінні технічної служби зокрема знаходиться Дорожній експериментальний цех, де висококваліфіковані фахівці під керівництвом С. Чепіги здатні виготовити широкий спектр обладнання на замовлення підрозділів залізниці.

Якщо говорити про масову продукцію, то в її виготовленні задіяні майже всі лінійні підрозділи залізниці. Зокрема, службою локомотивного господарства на виставці було представлено 27 номенклатурних найменувань. Основну їх масу складають швидкозношувані запасні частини. Крім того, лінійні підприємства служби мають змогу надавати сервісні послуги. Зокрема, локомотивне депо Лозова, Гребінка та Куп'янськ пропонують послуги з відновлення вкладишів МОП тепловозів ЧМЕЗ та електровозів ВЛ82М, ВЛ80К, ВЛ80Т та ВЛ11. Також у локомотивному депо Гребінка освоїли технологію відновлення вкладишів колінчастого валу К65310DR та кришок циліндра дизеля Д49.

Лінійні підрозділи служби приміських пасажирських перевезень освоїли виготовлення елементів салону приміських електро- та дизель-поїздів із поліаміду. Ця продукція має не лише кращі естетичні властивості, а й більший ступінь антивандального захисту.

Фахівці підрозділів служби пасажирських перевезень здатні за короткий строк налагодити масове виробництво понад 20 видів сервісних та естетичних елементів пасажирських вагонів. Зокрема, завдяки виключно внутрішнім ресурсам фахівці пасажирської служби на базі пасажирського вагонного депо Харків-Сортувальний (ВЧД-б) фактично розробили новий тип пасажирського вагона з унікальним компонуванням салону. Ідея модернізації вагонів, що наразі використовуються в поїзді класу «Регіональний експрес» сполученням Харків – Дніпропетровськ, належить М. Уманцю, начальнику залізниці. Модернізовані вагони для денних поїздів за рівнем сервісу можна сміливо зіставити з поїздами класу «Інтерсіті»: у ході переобладнання були замінені крісла, облаштовано багажну зону, де також передбачено місця для зберігання верхнього одягу в холодну пору року; малогабаритний багаж пасажирів матимуть змогу зберігати на змонтованих над сидіннями полицях, що виготовлені зі сталі та загартованого скла. Для покращення санітарного стану гігієнічний вузол із двома туалетними кабінками було улаштовано з неробочої сторони тамбуру.

Активну участь у виставці взяли й інфраструктурні підрозділи залізниці. Зокрема, базовим виробничим вузлом господарства «Ш» на магістралі є Основ'янська дистанція сигналізації та зв'язку, яка пропонує до реалізації в межах галузевої кооперації сім



найменувань продукції. Наприклад, її фахівці здатні виготовити комплект дросельних перемичок (креслення 9Б2М-16-00) та фотоматеріали металевої основи під релейну шафу й для захисного пристрою дросель-трансформаторів типу «Саркофаг».

Команда дорожнього центру механізації колійних робіт не лише активно займається раціоналізаторською діяльністю, а також є виробничою базою для колійних підрозділів залізниці.

Уже зараз цим підрозділом налагоджено виробництво низки швидкозношуваних деталей для колійних машин, у тому числі для виправочно-рихтувально-підбивочної машини виробництва компанії Plasser & Theurer (Австрія).

Особлива увага з боку керівництва залізниці була прикута до стандартів служби будівельно-монтажних і цивільних споруд залізниці.

Наприклад, колектив Основ'янського будівельно-монтажного експлуатаційного управління (БМЕУ-3) має змогу виготовляти круглі та аркові вікна. Виготовлення цієї продукції ведеться з 2012 року після введення в експлуатацію спеціального верстака для вигинання ПВХ-профілю.

Це єдине залізничне підприємство, що забезпечує такими спеціальними конструкціями свою магістраль. І вже за півтора року — час використання нового обладнання —

підприємство повністю покрило витрати на його придбання.

Технологічний процес виготовлення криволінійних пластикових конструкцій такий. Спочатку в спеціальну велику піч закладається профіль, який розігрівається до 250 °С. Пізніше його витягують на стіл і кладуть до спеціальної форми змінної конфігурації, що задає радіус і вигляд майбутнього виробу. Охолодивши її, кінці арки обережно обрізають під певним кутом, щоб згодом зварити з іншою частиною. Загалом цей процес може тривати до кількох годин.

Ці конструкції мають великий попит, адже в багатьох старих залізничних будівлях — аркові чи круглі вікна, які неможливо замінити на прямокутні. Раніше їх доводилося купувати «на стороні», а це призводило до витрачання чималих коштів. Наразі ж за півтора року роботи нового верстака вдалося виготовити 125 м² аркових вікон, а це 184 тис. грн за ринковими цінами. На придбання обладнання витратили трохи більше 120 тис. грн, тобто термін окупності становить 1,5 року, навіть з урахуванням заробітної плати та вартості матеріалів.

Крім того, фахівці БМЕУ-3 мають відповідне обладнання для виготовлення металоконструкцій, а в планах підприємства — придбання обладнання для виготовлення склопакетів

для запуску лінії з їх виготовлення до початку опалювального сезону.

Ще з 2005 року на базі Гребінківського будівельно-монтажного експлуатаційного управління (БМЕУ-8) був відкритий перший цех із розливу питної та мінеральної води.

Спочатку цех працював для забезпечення питного режиму виключно на залізничних підприємствах, зараз же він забезпечує водою й десятитисячне місто Гребінка. У 2007 році було відкрито цех у Миргороді, що випускає мінеральну воду «Південна» і столову воду «Миргородське джерело». Цех повністю автоматизований і може випускати до 10 000 пляшок за зміну. Вода, видобута на базі БМЕУ-8, досить конкурентоспроможна та має попит. Наразі в усіх поїздах Південної залізниці реалізовується виключно бутильована вода виробництва БМЕУ-8. До того ж на території БМЕУ-8 налагоджено виробництво корпусних меблів. Їх виготовленням займаються і фахівці БМЕУ-7 (м. Кременчук).

Під час подорожей Південною магістраллю в око впадають потужні бруківкою платформи станцій та зупиночних пунктів. Її виготовленням займаються одразу 2 підрозділи — Кременчуцьке та Безлюдівське БМЕУ. Крім того, цими підрозділами налагоджено випуск керамічної цегли.

Сьогодні, упевнено освоюючи непрості маршрути нових економічних відносин, постійно підвищуючи культуру обслуговування пасажирів і клієнтів, колектив Південної залізниці витримує конкуренцію на ринку транспортних послуг, забезпечує потреби економіки й населення регіону в перевезеннях, робить усе можливе, щоб залізниця завжди залишалася найзручнішим, найдоступнішим та найнадійнішим видом транспорту.

Матеріал підготовлено за сприяння О. Д. Герасименка, першого заступника начальника – головного інженера Південної залізниці, В. О. Фомазова, начальника технічної служби Південної залізниці, та колективів лінійних підприємств Південної залізниці.

У статті використані матеріали галузевих газет «Магістраль» та «Південна магістраль».