

Выпуск 20.08.2003 (/newspaper/?archive=2003.08.20)

1 полоса

Новая жизнь старого депо

Реконструкции в вагонном депо Свердловск-сортировочный ждали без малого семьдесят лет. Коллеги из Челябинска за это время провели ее трижды. А здесь ее не было с начала тридцатых годов прошлого века. Итог плачевен: к концу 2001 года износ основных фондов одного из крупнейших на сети предприятий подобного профиля достиг 65 процентов при среднем по дороге 42 процента. Перемен требовало время, и они начались. При этом руководство дороги и МПС поставило перед коллективом, казалось бы, фантастические задачи: увеличить годовой объем деповского ремонта вагонов с 2700 до 7200 единиц, причем по 300 отремонтированных вагонов ежемесячно начать выпускать уже в августе этого года. Колесных же пар вместо нынешних 9 тысяч будет ремонтироваться 25 тысяч в год!

В конце мая финишировал первый этап реконструкции. Оптимизирован процесс подачи вагонов в ремонт, по-новому организована работа в сборочном цехе: разделены операции укрупненного ремонта и обычного – в стойлах. Пущен также в эксплуатацию тележечный цех, сданы бытовые помещения. Цель всей этой огромной работы – не только увеличить объемы ремонта вагонов, но и снизить его себестоимость, повысив качество. А кроме того, улучшить условия работы вагонников.

Однако легко спланировать, да непросто сделать. Надо подняться на новый уровень, доньше неслыханный: увеличить производительность труда вдвое – чтобы на одного работника приходилось не по 3,3 условных вагона в месяц, а по 6 – 6,5, что выше показателей по дороге и сети в целом. По подсчетам специалистов, окупаемость реконструкции тогда составит в целом по депо семь лет, а по вагоноколесному цеху – шесть.

– Задача непростая, но выполнимая, – подчеркивает начальник депо Алексей Кочнев. – Для этого руководство дороги разрешило нам принять дополнительно 38 квалифицированных специалистов. Создаем новые рабочие места. Для справки: средняя заработная плата по депо – 8 тысяч рублей. Будем работать производительнее – и получать станем больше. Замечу, что реконструкция – это не только новые цеха, начиненные новой техникой, но, в первую очередь, формирование нового коллектива. Мы сделали ставку на молодежь: более чем в половине цехов поменяли старых мастеров-практиков на выпускников Уральского государственного университета путей сообщения. В этом году примем еще 15 человек. Другой резерв – переход на трехсменный график работы. Это будет почти непрерывное производство. Исключение – ночи, отведенные для ремонта и профилактики оборудования.

Несколько слов о второй очереди реконструкции. В вагонах, как известно, перевозят все – от муки до сажки. Поэтому пункт подготовки их к ремонту жизненно необходим. Сейчас его строят. Здесь вагоны почистят и помоют. Не обойтись и без покрасочного отделения. Строительная часть уже выполнена. Возвели довольно просторное помещение – 42 на 24 метра. На первых порах литые детали тележек, автосцепок и пружины будут покрываться водно-дисперсионной краской. Это допустимо по технологии, к тому же пожаробезопасно и безвредно для маляров. Уже приступили к реконструкции вагоноколесных мастерских. Здесь устанавливается отечественное и импортное оборудование.

В переводе с французского слово «депо» означает «сарай». Однако депо Свердловск-сортировочный становится настоящим заводом полного цикла по ремонту грузовых вагонов. Цеха просторные, с большими пролетами. Немноголюдно, обстановка деловая. Дышится на удивление легко: полы здесь моют каждую ночь. Да какие полы! Не деревянные, не бетонные, а гладкие, на основе какого-то композита. Покрашены с умом, для людей: внутри путей – красным, снаружи – зеленым цветом. Принцип светофора: красный – опасность, зеленый – зона работы.

– Мы коренным образом изменили все в цехах и бытовках, – рассказывает председатель профкома депо Алексей Черных. – Чтобы формула «на работу с удовольствием и с нее – тоже» была не просто словами...

Да, действительно, все здесь эргономично и продуманно. Закончил смену, проходишь бытовой «конвейер»: сдаешь грязную спецовку на специальный склад, получаешь чистую, вешаешь ее в один из двух соседних шкафчиков, принимаешь душ (Черных даже посетовал: «У меня и дома таких рожков нет»), переодеваешься в чистое – и домой. У каждого работника – два индивидуальных ключа от служебного гардероба. На этом сервис не кончается. Здесь же, в бытовом отделении, только на втором этаже, кроме лаборатории, различных служб депо, – кабинет технической учебы, тренажерный зал, комната приема пищи.

Но вернемся в главные цеха. Первое, что подкупает, – культура производства. Кабинки сварщиков огорожены, со всем необходимым, с двойной системой вытяжки образующихся в процессе сварки газов. Хорошо оборудована и кузница: здесь весь набор инструментов.

Сборочный цех рассчитан на ремонт одновременно десяти вагонов. Их двери в процессе эксплуатации испытывают колоссальную нагрузку. Для их правки предназначен специальный станок, изготовленный в цехе в соответствии с размерами заводского «альбома».

Новой техники здесь много: машина для мойки автосцепок, станок для обработки большого и малого зуба автосцепки после наплавки (впервые в МПС), пресс для испытания отремонтированных тележек под нагрузкой, выдающий все необходимые характеристики их «поведения» и применяющийся в депо впервые.

Надрессорная балка и боковина тележки должны иметь после ремонта расчетную прочность. Чтобы достичь этого, их после наплавки для постепенного охлаждения помещают в специальные термоса. Кстати, за ремонтом каждой детали следит компьютер. Он бесстрастен, и от его «ока» не ускользнет ничто.

Виталия Балабанова называют в депо главным конструктором. Этот человек занесен в энциклопедию «Инженеры Урала». За время работы в депо он подал около восьмисот (!) рационализаторских предложений. Сейчас он занимается ресурсосберегающими технологиями, в частности восстановлением надрессорной балки. Для этого изготовили специальный станок, переоборудовав вертикально-фрезерный. По стопам Балабанова-старшего пошел и Балабанов-младший – Евгений. Он тоже инженер и тоже светлая голова. Уже упомянутая машина для мойки автосцепок изготовлена по его предложению и под его руководством.

– Что касается второго этапа реконструкции, то все узкие места известны, остается только работать, – считает главный технолог депо Надежда

