

Бесіду вів М. Піднебесний, власкор

ОЛЕГ БУНЧУКОВ: «МАЙБУТНЄ ПОЧИНАЄТЬСЯ СЬОГОДНІ»

Завдання впровадження сучасних пристроїв та технологій є актуальним для кожного господарства залізничної галузі, не виняток і господарство сигналізації та зв'язку.

Нашим співрозмовником є начальник Департаменту автоматики, телемеханіки та зв'язку ДАЗТ України «Укрзалізниця» Бунчуков Олег Анатолійович.

— **Олегу Анатолійовичу, які пріоритетні завдання стоять перед господарством найближчим часом?**

— Основним пріоритетним напрямком є оновлення основних технічних засобів, фізичний знос яких по господарству сигналізації та зв'язку сягнув 93,5%. Системи та пристрої є не тільки фізично зношеними, а й морально застарілими. Більшість із них не відповідає сучасним вимогам.

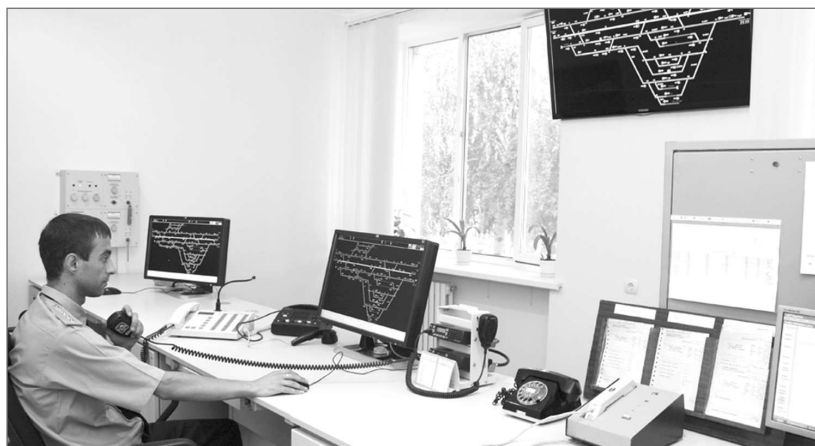
— **Розкажіть про експериментальні проекти за останній час. Чи мають проекти позитивні результати?**

— На жаль, на сьогодні ми не в змозі забезпечувати цільовим фінансуванням розробку та освоєння нових сучасних пристроїв та систем залізничної автоматики та зв'язку виробниками України. Роботи, які виконуються розробниками, є ініціа-

тивними. У цій ситуації Департамент прагне максимально сприяти виконанню таких робіт, підтримуючи розробника в першу чергу розробкою й узгодженням нормативних документів, організацією та проведенням випробувань в умовах експлуатації. І в цьому напрямку є результати.

На залізницях України в дослідній експлуатації знаходиться не один десяток різних систем та пристроїв залізничної автоматики, вимірювальних приладів та стендів перевірки обладнання. Робота з перевірки їх показників та надання оцінки експлуатаційним штатом триває постійно в тісній співпраці з виробниками.

Як приклад, у травні поточного року по ст. Лосеве Південної залізниці введено в дослідну експлуатацію мікропроцесорну централізацію стрілок та сигналів (МПЦ) розробки та виробництва ТОВ «Іпра-Софт». Паралельно виконувалися роботи по ст. Головашівка Південної залізниці, де у червні також було введено в дослідну експлуатацію МПЦ та сучасні станційні пристрої живлення розробки та виробництва ТОВ НВП «Стальэнерго». Це ще два



вітчизняних виробника МПЦ, до цього часу серійне виробництво аналогічних пристроїв освоїло підприємство ПрАТ «СНВО «Імпульс».

До речі, на перегоні Станишівка – Житомир Південно-Західної залізниці з позитивними результатами проведено експлуатаційні випробування та у 2014 році прийнято в постійну експлуатацію мікропроцесорне інтегроване автоматичне блокування розробки та виробництва ПрАТ «СНВО «Імпульс».

Крім того, декількома виробниками ведуться роботи з розробки сучасних систем теплового контролю буксових вузлів рухомого складу, локомотивних пристроїв безпеки руху, систем визначення вільності дільниці колії методом підрахунку осей рухомого складу, автоматичного блокування, систем переїзної автоматики.

— Який обсяг робіт виконано з модернізації пристроїв електричної централізації стрілок та сигналів, гіркової автоматики, автоматичного блокування, переїзної автоматики за I півріччя 2015 року?

— У цьому питанні похвалитися особливо нічим. Планом капітальних інвестицій на 2015 рік по господарству передбачено фінансування лише в розмірі 41,08 млн грн, що в десятки разів менше порівняно з попередніми роками. Третю частину цих коштів направлено на придбання в необхідному обсязі спецодягу та спецвзуття для працівників господарства, засобів індивідуальної та пожежної безпеки. Решту коштів передбачено на виконання програм, пов'язаних зі стабілізацією ситуації та підвищенням безпеки руху, а це в першу чергу заміна фізично зношених стрілочних електроприводів, дросель-трансформаторів, світлофорних щогл, переїзних світлофорних головок, радіостанцій поїзного радіозв'язку, пристроїв теплового контролю буксових вузлів рухомого складу.

— Які саме пристрої та системи розроблено за участі фахівців Департаменту?

— Робота з розробниками та виробниками нових пристроїв триває

постійно. Працівники Департаменту забезпечують формування технічних вимог на нові пристрої та системи, розгляд та затвердження експлуатаційної документації, організацію та контроль проведення експлуатаційних випробувань дослідних зразків, проведення приймальних випробувань та прийняття рішень щодо відповідності нових виробів установленим вимогам. Тому будь-які нові пристрої, які з'являються в господарстві, у тому чи іншому обсязі, потребують участі фахівців Департаменту на шляху до серійного їх застосування на залізницях України.

— Які основні роботи з капітального ремонту основних засобів виконуються в поточному році? Які при цьому існують пріоритети?

— Планом капітального ремонту основних засобів на 2015 рік передбачено фінансування в розмірі 63,5 млн грн, які в першу чергу направлені на підтримання працездатного стану станційних та перегінних пристроїв залізничної автоматики, обладнання оперативного-технологічного зв'язку, ремонт гіркових вагонних сповільнювачів та спеціального самохідного рухомого складу, ремонт кабельних та повітряних ліній зв'язку й автоматики.

Одним із пріоритетних напрямків є організація капітального ремонту гіркових вагонних уповільнювачів на виробничих площах залізниці. У цьому питанні яскравим прикладом є Південна залізниця, де в минулому році за підтримки керівництва залізниці таке завдання було успішно вирішено на базі депо Основа.

— Як Ви вважаєте, яких змін слід чекати в роботі Департаменту після реформування УЗ?

— Основні пріоритети й завдання, які стоять перед господарством, а також колективом Департаменту, не залежать від форми власності підприємства. А це:

- оптимізація чисельності технічних засобів господарства з підвищенням ефективності їх використання;
- упровадження сучасних систем та пристроїв та оновлення основних засобів;



” **М**айбутнє починається сьогодні, і від нас із вами залежить шлях до нього!

— удосконалення технологічного процесу;

— застосування енергозберігаючих пристроїв.

Як і сьогодні, колектив повинен докласти всіх зусиль у напрямку реалізації поставлених завдань, і це в першу чергу:

— довгострокове планування ефективного використання матеріальних та людських ресурсів господарства;

— підвищення надійності роботи пристроїв та забезпечення безпеки руху за рахунок максимального виключення людського фактора при обслуговуванні пристроїв;

— робота з розробниками та виробниками сучасних технічних засобів;

— забезпечення нормативного підтримання впровадження нової техніки та прогресивних технологій.

Майбутнє починається сьогодні, і від нас із вами залежить шлях до нього! ☺