

# Владимир Василица: При разделении депо необходим точный расчет

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Александр Панченко

Локомотивное депо Тимашевская – базовое на СКЖД не только по эксплуатации, но и по ремонту локомотивов. Его коллектив насчитывает почти полторы тысячи человек. Что ожидает депо и его работников в связи с предстоящим разделением локомотивного хозяйства на ремонтную и эксплуатационную части? Об этом наш корреспондент беседует с руководителем этого предприятия Владимиром Василицей.

– Ваше депо сегодня одно из самых крупных на дороге?

– Да, в его состав входят собственно локомотивное депо Тимашевская, оборотные депо Новороссийск и Староминская. Наше предприятие также одно из самых мощных по техническому оснащению. Мы занимаемся перевозкой и грузов, и пассажиров. На балансе депо как пассажирские локомотивы ЧС-8, так и грузовые ВЛ-80, и маневровые тепловозы, которые обеспечивают работу на железнодорожных узлах Тимашевская, Новороссийск и многих других станциях.

У нас выполняются все виды ремонта пассажирских электровозов, а грузовых локомотивов – в объеме ТР-2 и ТР-1. Ремонтная программа на сегодняшний день составляет в среднем 900 машин (всех серий электровозов и тепловозов) в год.

– В октябре начнется разделение локомотивного хозяйства на ремонтную и эксплуатационную части. Как это отразится на вашем депо?

– Самым прямым образом. С учетом того, что в Тимашевской очень серьезные объемы ремонта и эксплуатационные работы, тут планируется создать два базовых предприятия – эксплуатационное и ремонтное.

В рамках подготовки к этому была проведена серьезная работа. Мы предварительно уже разделили основные средства между эксплуатационным и ремонтным депо, составили примерные штатные расписания,



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

намечали планы работы и перспективы. Планируется, что при разделении к ремонтному депо будет присоединено локомотивное ремонтное депо Кавказская, которое станет цехом Тимашевского депо. Также планируется, что в состав этого предприятия войдут ПТО Горячий Ключ, Новороссийск, и, разумеется, Тимашевская. А в составе эксплуатационного депо будут колонны Тимашевского депо, а также маневровые локомотивные бригады из Новороссийска и Староминской.

– На ваш взгляд, насколько оправданно такое разделение?

– Главная цель, которая при этом преследуется, – повышение надежности работы локомотивов и уровня вождения поездов локомотивными бригадами. В принципе, если разделить эксплуа-

тационную и ремонтную составляющие, то каждый станет заниматься лишь своим делом, и в итоге должен получиться положительный результат. Разумеется, при условии, что все заранее будет тщательно подсчитано и распределено. Конечно, само разделение – очень сложный процесс, нужно все учесть, ведь в ремонте и эксплуатации нет мелочей. И если мы, например, сразу не предусмотрим, кто, где и как будет проводить техническое обслуживание тепловозов такой-то серии, то это может привести к серьезным проблемам.

– Вы учитываете опыт вагонного хозяйства, где разделение провели раньше?

– Конечно. Этот опыт для нас очень ценен. Практически все трудности, которые возникали у вагонников, были связаны с тем,

что на стадии подготовки что-то не было учтено. Тут многое зависит от технологий, их опыта и квалификации, причем на уровне депо мы сами должны обо всем позаботиться.

Но в итоге вагонники сейчас выполняют те же объемы работы, что и прежде, меньшими силами. Это плюс. К тому же у них сегодня более четко идут поставки оборудования, запчастей и материалов в конкретные депо.

От разделения можно получить положительный эффект. Мы уже, например, передали котельные в службу гражданских сооружений, а топливные склады – в службу снабжения. Да, не во всем это удобно. Но теперь главный инженер депо, отдел главного механика, ремонтные цехи могут сосредоточиться на задачах, напрямую связанных с локомотивным хозяйством, не отвлекая силы и средства на ремонт вспомогательной инфраструктуры.

Есть смысл и в специализации. У нас хорошие специалисты в отделе главного механика, но они не могут одинаково хорошо разбираться и в котельных, и в крановом хозяйстве, и в автотранспорте. А когда человек изучает одно конкретное направление, он неизбежно знает его лучше, чем работники более широкого профиля.

– Не планируется ли в Тимашевской освое-

ние новых видов ремонта локомотивов?

– Сейчас на дорогу поступили электровозы ЭП-1 и ЭП-1М, которые призваны постепенно заменить чешские пассажирские локомотивы. На базе Тимашевского депо планируется создать базу, где будет производиться ремонт новых машин, как этих, так и иных серий, которые будут к нам поступать. Ведь в перспективе будет создан электровоз ЭП-20 – базовая модель, на ее основе будет развиваться все производство пассажирских локомотивов переменного тока – вплоть до 2030 года.

Сегодня те ЭП-1, которые поступили на дорогу, базируются в Кавказской. Там же производится и их текущий ремонт (ТР-1 и ТР-2). Но далее потребует ремонт в более серьезном объеме (ТР-3), для чего нужны соответствующая ремонтная база и площади. Эти возможности есть у нас в Тимашевской, и мы ведем подготовку, чтобы в будущем выполнять этот вид ремонта.

– А что конкретно делается для этого?

– Наша ремонтная база будет перестраиваться. Предварительные работы уже ведутся. Строются эстакады. Планируются переделка и модернизация ремонтных позиций. Идет подготовка

соответствующих специалистов.

– Есть трудности с обучением, ведь машина новая?

– Эта модель новая, но уже достаточно известная, поскольку работает на нашей дороге определенное время. Пробег некоторых машин составляет уже двести тысяч километров.

Подготовка специалистов ведется на базе НЭВЗа, где имеется учебный комбинат. Там готовят для работы на этих электровозах как эксплуатационников, так и ремонтный персонал. Мы также посылаем людей для обучения в другие депо и на другие дороги, например, на Приволжскую, где опыт работы с ЭП-1 больше, чем на СКЖД.

– Что ожидает депо в плане эксплуатации, появятся ли новые тяговые плечи?

– Перед нами по-прежнему стоит задача – обеспечить движение как грузового, так и пассажирского парка в пределах гарантийных плеч обслуживания. Тут у нас, как у вагонников: те плечи, на которые они дают гарантию, мы должны обеспечить электровозной тягой без смены локомотивов и как правило без смены бригад.

Сейчас ведется строительство вторых путей на всем участке от станции Котельниково Приволжской дороги до станции 9-й километр. После завершения этих работ основной поток грузов пойдет по сальскому направлению через Тихорецкую и Протоку. На этих участках планируется использовать в основном сальские и тимашевские локомотивные бригады.

Мы уже освоили участки с длинными плечами в грузовом и пассажирском движении Тимашевская – Лихая, Тимашевская – Новороссийск и Горячий Ключ, готовы взяться и за новые.

В перспективе на станции 9-й километр будет выстроено локомотивное ПТО и цех эксплуатации, где будет производиться ремонт (в объеме ТО-2). Все это хозяйство нам также предстоит осваивать.

