



## Керівництво ВАТ «ТРЗ»: «Вігдія технічного контролю заводу має удосконалювати свою роботу»

Нещодавня задача з ремонту одного із замовлень для «Укрзалізниці» – тепловозу серії ТЕП 70 №0082, не повністю відповідав критеріям якості відремонтованого об'єкту. Таку думку висловили члени Правління ВАТ «ТРЗ».

Ситуація, що склалася стосовно належної якості (чи відсутності такої) відремонтованих на базі заводу тепловозів, залежить від багатьох чинників. Свій коментар з приводу надав начальник відділу технічного контролю (далі – ВТК) Полтавського ТРЗ Іван Митрофанович Литнев:

– 82-й ТЕП 70 при здачі не відповідав ряду стандартів, було виявлено деякі порушення, а саме: малий тиск палива, відсутність компресії у 8-му циліндрі (вихід з рівноваги клапанів), відсутність зливного крану водяної системи. До цього переліку додалась й загальна забрудненість машини, що абсолютно не відповідає естетичному мінімуму загального вигляду товарної продукції.

Аналітика виявлених помилок породила наступні висновки, продовжують у ВТК заводу. Після ремонту, клапан було неналежно обстежено з-за відсутності устаткування. Що стосується низького тиску палива – тут причина у не завжди високому та навіть незадовільному рівні роботи заводчан. Третій пункт – відсутність зливного крану водяної системи – причину вбачаємо у недостатньому рівні знань відділу техконтролю, коментують тут. На рахунок забрудненості тепловозів, що здаються з ремонту – проблема одна з основних: товарний вигляд об'єкту, м'яко кажучи, залишає бажати кращого, і справа не в поодинокому випадку з 82-ю машиною. Це безпосередньо пов'язано з низькою культурою підприємства в цілому, халатному відношенні окремих робітників до своєї роботи.

Для того, щоб у подальшому уникнути «промахів», у своїй роботі ВТК заводу звернувся за досвідом до минулих років: багато технологій минулого було втрачено, деякі з таких – дарма занесені до списку «вже неживаних та неефективних». Після детального аналізу ремонту тепловозів, ВТК дійшов висновку, що на даному етапі роботи виникла необхідність організації спеціальних технічних шкіл. У таких, свій практичний досвід молоді передаватимуть досвідчені майстри виробництва.

Слід розуміти, що останнім часом замовник справедливо претендує на якісний рівень отримуваної з ремонту продукції, відповідно в разі – зростає відповідальність ВТК підприємства. Виходячи з вищесказаного, ми формуємо свої почергові цілі, основна з яких – своєчасне реагування та виявлення недоопрацювань системи. Сучасність висуває на перший план саме блискавичне реагування на виявлення браку у виробництві, зазначають спеціалісти.

Взагалі, зараз ТРЗ ремонтує складніші тепловози, ніж у попередні роки. Звичні М62, переважною більшістю змінилися вже згадуваними сьогодні ТЕП 70 та іншими, складнішими за своїми технологіями тепловозами, – зазначив Литнев. – Цього року на базі нашого підприємства відремонтовано 19 тепловозів, це значно більше об'єми, ніж у минулому році, проте показники сьогодні – далекі від бажаного результату. На думку начальника ВТК заводу, особливу увагу слід приділяти свідомості трудового складу заводчан. Часто-густо вже готове замовлення елементарно не можуть довести до ладу – пофарбувати як треба, не забруднити стінки машини, не смити на місці підготовки замовлення і т. д.

Але зараз завод відновлюється, закуповується нове обладнання, техніка. Приходить багато талановитої молоді, яка у близькому майбутньому набуде належного досвіду і вже зараз сміливо можна говорити, що наявний кадровий потенціал заводу – запорука якісної роботи підприємства у майбутньому.

## Відкритий діалог

# Звернення Співголови Наглядової ради до трудового колективу заводу

Минулої п'ятниці, 23 листопада трудовий колектив Полтавського тепловозремонтного заводу зібрався аби заслухати звернення Співголови Наглядової ради ВАТ «ТРЗ» Сергія Миколайовича Павлюченка. На позаплановому зібранні мова йшла про виконання виробничого плану до кінця поточного, 2012 року.

Зокрема, увагу присутніх було акцентовано на тому, що на ремонтній базі підприємства знаходяться п'ять секцій тепловозів, які в обов'язковому порядку мають бути своєчасно здані замовникам. Тепловози серії ТЕП 70 за номерами 0156, 0164 та 0114, що належать «Укрзалізниці», мають бути здані сьомого, двадцять четвертого та двадцять восьмого грудня відповідно. На двосекційний 2ТЕ10М №3411 припадає пік використання енергоносіїв – заповнення не з легких, проте абсолютно досяжне, перекоаний керівний склад заводу. Зараз трудовий колектив ТРЗ має мобілізувати зусилля заради оперативного та якісного

виконання замовлень.

У зверненні до заводчан наголошувалося на особистісній участі кожного у виробничому процесі, наполегливості кожного з працюючих, самосвідомості та трудовій дисциплінованості у досягненні спільної мети. Завдяки зусиллям робітників та управлінців – Полтавський тепловозремонтний може і має досягати своїх короткострокових цілей, зазначив С. М. Павлюченко. Адже своєчасне виконання замовлень – тотожне стабільному порядку виплати заробітних плат та якісному підвищенню рівня оплати праці заводчан в цілому. Без перебільшення, саме зараз

ентузіазм та високий професіоналізм усього колективу та кожного окремого працівника – чинники, які необхідні для успішного вирішення нагальних завдань. – Стратегічні цілі на майбутній рік – ось про що маємо думати сьогодні. Від того, наскільки швидко та ефективно виконаємо поточні замовлення – залежатиме обсяг авантаження виробництва у наступному році, – зауважив Сергій Миколайович.

У декількох словах поточну ситуацію охарактеризував й начальник виробництва ВАТ «ТРЗ» Віктор Михайлович Сапожніков:

– Нині маємо відремонтувати три тепловози з подальшою їх здачею для Південної залізниці, – зазначив він. – На даний момент ведеться «закомплектівка» запчастинами та матеріалами необхідними для виконання вищезгаданих замовлень. Що стосується Азербайджанського замовлення, то зараз тепловоз вже відправлено на реостатні випро-

бування, згідно попередньої домовленості – на відремонтовану машину замовник чекатиме не пізніше 14 грудня. Також зараз ми ремонтуємо блоки дизелів серії 5Д49, два вже відремонтовано та відвантажено, один – знаходиться на стадії ремонту. Окрім ремонтних робіт, завод активно реалізовує лінійне обладнання для постійних замовників, таких як «Енергорезерв», «Реґіон +» та Монгольська залізниця. Зокрема три платформи колісних пар нещодавно були відправлені замовникам, у грудні готується відправка ще трьох платформ, – розповів начальник виробництва ТРЗ і додав:

– Програма роботи напружена, але виконується. Переконаний, що короткострокова перспектива з виконання наявних замовлень – під силу трудовому колективу заводу, впродовж останнього місяця цього року – маємо показати на що ми здатні аби в подальшому забезпечити себе замовленнями та не втрачати довіри постійних ділових партнерів.

## Новини ЗМІ

# Інвестори цінують історію

Дев'ятого листопада 2012 р. Укрзалізниця остаточно розрахувалася за кредитним договором, укладеним у 2007 р. з Barclays Bank Plc на суму \$ 550 млн. Своєчасно перерахувавши заключну суму \$ 51,2 млн.

У що було вкладено позичені кошти та чи зможе Укрзалізниця й надалі відкривати кредитні лінії на вигідних умовах розповів заступник Генерального директора Укрзалізниці Олексій Сліпченко:

Наскільки необхідним для галузі було залучення кредиту Barclays Bank Plc?

– Це дуже розповсюджена практика, яка використовується в усьому світі навіть найбагатшими компаніями. Підприємства, які успішно розвиваються, беруть в обіг кошти, аби стати ще потужнішими в майбутньому. Навіть якщо подивитися на наших північних сусідів, ВАТ «РЖД» регулярно бере для свого розвитку кредити від міжнародних і російських банківських установ та залучає ресурси, використовуючи інші фінансові інструменти, наприклад, випускаючи облігації. Залучені ресурси йдуть на реалізацію інфраструктурних проектів, оновлення основних фондів і загалом на розвиток компанії.

Якщо ж казати про Укрзалізницю, то нам кредитування необхідне насамперед для реалізації масштабних інфраструктурних

проектів. Жодної державної дотації чи інвестиції, наприклад, у закупівлю рухомого складу чи інфраструктурне будівництво ми не маємо. Все робимо власними силами – і своїх коштів, відповідно, може й не вистачити, а тому маємо залучати кредитні ресурси. Як фінансист скажу, що всі працюють на залучених коштах. Питання лише у вартості їх обслуговування і відсотковій ставці. Тож, використання «дешевих» зовнішніх позик для нас вельми вигідне. Всі закиди будемо! абсолютно безпідставні. Згідно із законами економіки, потрібно лише стежити за тим, аби обсяг запозичень не перевищував певний рівень від загального обігу коштів Українських залізниць. Хотілося б більше залучати таких зовнішніх позик і використовувати їх на такі проекти, які забезпечуватимуть нам дохід у майбутньому.

Які суми передбачено на 2013 р. вкласти в оновлення рухомого складу та які кошти в Укрзалізницю планують спрямувати на модернізацію інфраструктури?

– Давайте чітко визначимось. Оновлення основних фондів вимагає власних і залучених коштів. Якщо вишукуватимемо різні фінансові механізми і залучимо інвестиції, то проведемо закупівлі, не залучимо – ремонтуватимемо те, що є. Наразі у проект фінан-

сового плану на 2013 р. передбачається майже 608 млн грн на модернізацію вантажних і пасажирських вагонів, тягового рухомого складу, колійної техніки та іншого рухомого складу. В наступному році також планується спрямувати майже 3 млрд грн (майже 40 % від загального обсягу капітальних інвестицій) на розвиток інфраструктури.

Фінансисти брали участь у підготовці пропозиції Укрзалізниці до проекту Держбюджету на 2013 р. щодо включення витрат на придбання рухомого складу для пасажирських перевезень на суму близько 2,7 млрд грн. Сподіваємося, що всі ці статті лишаться і в ухваленій версії бюджету.

Для поступового вирішення проблем приміського сектору та нормалізації ситуації Укрзалізниця вже подала на розгляд до Міністерства інфраструктури проект плану капітальних інвестицій на 2013 р., згідно з яким пропонується у 2013 р. спрямувати з місцевих бюджетів понад 5,4 млрд грн на оновлення приміського пасажирського рухомого складу. Зокрема, пропонується спрямувати ці кошти на закупівлю 23 електропоїздів постійного струму ЕПЛ-2Т, 30 електропоїздів змінного струму ЕПЛ-9Т та на закупівлю 22 рейкових автобусів.

За матеріалами газети «Магістраль»

## Фотогалерея



Личак Володимир Васильович, слюсар-електрик з ремонту електроустаткування виробничої дільниці апаратної ВК №1



Рибальченко Сергій Борисович, слюсар з ремонту рухомого складу виробничої дільниці апаратної ВК №1



Чередник Юрій Васильович, слюсар-електрик з ремонту електроустаткування виробничої дільниці апаратної ВК №1

Славетні імена

# Ю.М. Волков: «Я вірю у завод»

Юрій Миколайович Волков – непересічна постать в історії Полтавського тепловозоремонтного заводу. Капітан ТРЗ з 1980 по 1988 роки, що спромігся сягнути максимумів промислового результату роботи заводу та запам'ятований своїм уважним ставленням до розвитку соціальної інфраструктури підприємства. Про формулу минулих успіхів, думку з приводу нинішніх реалій заводу та життєві орієнтири, сьогодні Юрій Миколайович розповідає особисто.



23 набраних бали на вступних іспитах до Брянського інституту машинобудування, у конкуренції 15 чоловік на місце - Юрій Волков впевнено посідає своє на лаві студента. Орієнтований на здобуття диплома спеціаліста будівництва локомотивів, він ще зовсім юний йде практикуватись на Брянський машинобудівний завод у якості токаря 2-го розряду – перші три курси тоді навчалися заочно, паралельно працюючи на галузевих підприємствах. Саме з цих перших прагнень та результатів розпочався трудовий шлях майбутнього директора ТРЗ.

Після року навчання у Білорусі, Юрій Миколайович повертається в Україну, тут одразу на другий курс вступає до Харківського залізничного інституту. Система все та ж: молодик йде працювати на завод ім. Малишева слюсарем у дизельний цех – практика перші три роки, стаціонар – з 4-го курсу. Навчання було успішним і полтавчанин незчувся як перед ним, вчорашнім випускником відкрилася перспектива обирати місце роботи серед кращих галузевих підприємств усього колишнього СРСР.

Життя складалося так, що Юрій Миколайович зажадав повернутися до Полтави, поближче до матері та братів. – Батько загинув на війні, – пригадує Юрій Миколайович. – У підтримку родини, після навчання я

приїхав у Полтаву, на вулиці був 1965 рік. Не відкладаючи – прийшов влаштуватися на роботу. Тимофій Володимирович Гайовий приймав особисто. Моя історія взаємин із заводом – розпочалася (посміхається).

Юрія Миколайовича направляють до дизельного цеху, справи йдуть непогано, приходиться перший досвід та ось грім серед ясного неба - лист з воєнкомату: військовозобов'язаний громадянин УРСР Юрій Волков призваний до лав Радянської армії. – Мене направили в Баку (Азербайджан), там відслужив рік, напередодні 4 місяці проходив військові курси, я офіцер запасу, лейтенант. Тут же 1968-му році я у Харкові забрав свій диплом, у ті часи після закінчення вишу надавали справку, і тільки коли ти працевлаштувався – видавали диплом, - розповідає Юрій Миколайович. Він знову повертається на завод і через нетривалий час після повернення – знову несподіванка з воєнкомату: офіцера запасу чекала Радянська армія, але того разу Юрій Миколайович нікуди не поїхав. На лінійці військові-запасники вже перед відбуттям почули дужий голос командира: «Волков! Марш на завод!». Гайовий Волкова відпускати не захотів і не став, «відбивши» у військових.

Юрій Миколайович з усмішкою пригадує той момент свого життя і

зізнається, що нікуди їхати не хотів, тільки з'явилася власна родина, до заводу на той час – прикипів серцем і був налаштований на майбутні трудові досягнення. Останні – не змусили себе довго чекати.

– Такакуменебудосвідробитотоккарем на Брянському заводі, мене переводять до механічного цеху, невдовзі я став замом начальника цього цеху. Потроху зник, налаштувався. Через п'ять років став начальником механічного цеху. З 1971-го року обрала Головою Профкому, - знову згадує хронограф свого заводського життя Юрій Миколайович. – Все ж таки основним акцентом, котрий я намагався принести у своїй адміністративній, керівній діяльності на заводі – це увага до людей, розвиток та становлення їх належних умов як

праці, так і дозвілля, - каже Юрій Миколайович. За часів вже його директорства, щорічно зводилися «малосімейки», успішно функціонували чотири дитячих садочки, санаторії для заводчан в Криму. За вісім років керування Волкова заводчанам було вручено ключі від 640 квартир. Безліч молодих спеціалістів прагнули працювати на ТРЗ, адже знали – соціальна забезпеченість працівників тут на найвищому рівні.

Згодом Юрій Миколайович стає головним інженером заводу, пропрацювавши три роки у цьому статусі, йому запропоновано очолити Полтавський тепловозоремонтний завод. На пропозицію Юрій Миколайович відповідає ствердно. Так починаючи з 1980 року пригадуємо чи не найуспішніший період функціонування

заводу, годі тільки згадати 1982-й та показник випуску магістральних тепловозів – 760 секцій на рік! Тільки гільз 2Д100 було виготовлено 36 тисяч штук протягом року – такі цифри слугували гордістю галузевого виробництва і увесь колишній Радянський Союз знав про полтавців. – Своєчасне технологічне переоснащення, коли нам вдалося освоїти виробництво надскладної продукції «Коломенського тепловозобудівельного заводу» – зіграло ключову роль у сталій успішності заводу, – переконаний Юрій Миколайович. – Ми запросили до сотні чоловік молодих програмувальників, ті розробили систему з управління промисловою технікою, що опередила свій час – тоді ми й придбали білет у впевнене майбутнє, - каже Юрій Миколайович.

День сьогоднішній – день непростий, час змін та реформаций. Але факт залишається фактом: у той час коли одне за одним падають вітчизняні помислові важкоавіації, Полтавський ТРЗ – функціонує. – «Цей завод – не потопити», – факт, який спеціаліст з багаторічним досвідом роботи Волков констатує. – Потужності, що їх має у своєму розпорядженні ТРЗ – унікальні, ми будемо дихати поки ці потужності належним чином використовувати, нинішній курс модернізації – вдало обраний шлях для заводу, – з упевненістю каже він.

І сьогодні Юрій Миколайович працює на ВАТ «ТРЗ» у якості консультанта з економічних питань та намагається за мірою можливостей допомагати нинішньому керівництву заводу. Своє відношення та своєрідний підсумок близько піввікової роботи на ТРЗ він сам характеризує коротко: «Я вболіваю за наш завод».

...Схоже робота, що йде від серця – завжди вдала. Мабуть, це і є секрет успіху.

## Світла пам'ять...



Нещодавно пішов з життя знаний майстер, колишній робітник промислового комплексу Полтавського тепловозоремонтного заводу Ілля Васильович Гудзенко.

Ім'я його знає й шановане серед заводчан-ветеранів та нині працюючих на Полтавському ТРЗ, Ілля Васильович започаткував на заводі цілу трудову династію Гудзенків, найголовніше – справу батька продовжив син: нині Володимир Ілліч Гудзенко є начальником механічного цеху заводу.

Пенсіонер ще з 1991 року, він пропрацював на заводі 36 років, а якщо бути точнішими – майже повних 39. Прийшов на завод Ілля Васильович 1948 року, після трьох років роботи у ковальському цеху – був призваний до лав Радянської армії. Знову він повертається на роботу 1955-го й особиста сторінка заводчанина Іллі Гудзенка триває тут аж до початку 90-х років минулого сторіччя. Робота майстра ковальського цеху завжди була відмічена високою професійною самовіддачею та сумлінною багаторічною працею.

Керівництво заводу, співробітники, друзі висловлюють свої співчуття рідним покійного

## Медична консультація

# Профілактика краща за лікування: остерігаймося цьогорічного грипу

За даними Санітарної епідеміологічної служби України у цьому і наступному році на території нашої держави очікуються віруси грипу А/Вікторія/361/2011; новий для українців В/Вісконсін 1/2010. Другорядну роль відводять вірусу А/Н1Н1/ Каліфорнія, виникнення котрого в Україні також можливо.

Вірус будь-якого грипу проникає до клітин епітелію дихальних шляхів, там дуже швидко розмножується, після чого є ризик проникнення його у кров. А потрапляють віруси грипу до дихальних шляхів разом з найдрібнішими краплинами слини та слизу, які хворий «продукує» в повітря при кашлі чи навіть просто розмові. Передача вірусу відбувається головним чином на близькій відстані від хворого (1-2 метри). В повітрі вірус лишається живим впродовж деякого періоду часу. Симптоми при ураженні грипом наступні: спочатку – озноб, підвищення температури до 38,3 – 39,3 градусів, головний біль, притуплені болі в зінціях, носі. Такі явища – вірний знак інтоксикації (отруєння) організму. Далі – катаральні явища зі сторони слизових стінок, які проявляються сухим кашлем, нежиттю. Обличчя червоніє, дещо затікає.

Захворюваність недовготривала, проте небезпека полягає в тому, що організм хворого суттєво «збавляє» у своєму природному захисті, здатність протистояти іншим захворюванням у цей період – зникає, організм



стає вразливим. Дуже небезпечні загострені форми та ускладнення після грипу – пневмонія, запалення середнього вуха та додаткових порожнин носа, серйозні менінгіти.

Профілактика завжди краща, ніж лікування, тому: в першу чергу слід запобігати розповсюдженню вірусу та підвищувати захисні сили організму. Необхідно якомога частіше провітрювати приміщення, зменшуючи таким чином концентрацію вірусів у повітрі. Особливо – під час прибирання: з пилом пі-

діймаються тяжкі мікроби та віруси. Також треба створювати умови, котрі запобігають переохолодженню організму, так як воно сприяє появленню захворювання. Для підвищення імунітету важливе чітке дотримання правил особистої гігієни, загартовування. Здоровий та загартований організм краще продукує особливі речовини - антитіла, що ті з'єднуючись з вірусом запобігають проникненню захворювання вглиб клітин і захворюваність просто не виникає.

Медикаментозні засоби: добре відома оксолінова мазь у ніс перед виходом на вулицю, таблетки «Амізон», «Анаферон», «Афлубін», настоянка ехінацеї. Санітарні лікарі головним захистом від грипу вважають вакцинацію. У цьому році в Україні дозволені вакцини «Інфлувак» (Голандія), «Інтанза» (Франція), «Флюарікс ТМ» (Німеччина) та «Ваксигрип» (Україна). Вакцинація проти-показана при простудних захворюваннях та у період хронічних захворювань.

Консультувала завідувач медичної амбулаторії ВАТ «ТРЗ»  
Світлана Володимирівна Трезуб

## «РОБІТНИЧЕ СЛОВО»

Газета виходить двічі на місяць

Засновник –

Трудовий колектив

ВАТ «Тепловозоремонтний завод»

Реєстраційний номер: 54 від 16.02.1994 р.

Обсяг 0,5 ум.арк. Тираж 150 прим.

Підписано до друку 29.11.2012 р.

Адреса редакції:

36030, м. Полтава, вул. Гайового, 30,

тел.: (0532)517-246

Редактор: Наталія Клименко

Верстка: Євген Смельяненко

Друк: Відділ інформатизації ВАТ «ТРЗ»