

Реорганізація зі знаком “ПЛЮС”

Оборотне депо Чортків – відтепер частина пасажирського вагонного депо Тернопіль

Сьогодні доволі часто доводиться чути термін “реорганізація”. Та не завжди його сприймають позитивно, адже переважно йдеться про скорочення працівників, оптимізацію витрат, зміну власника тощо.

Наказом начальника залізниці від першого грудня минулого року реорганізовано оборотне депо Чортків локомотивного депо Тернопіль. Та у цьому випадку – це реорганізація зі знаком “плюс”.

Оборотне депо Чортків припинило своє існування. Натомість більшість його виробничих приміщень передали пасажирському вагонному депо Тернопіль. Експлуатація залишилася за локомотивним депо. У просторих цехах колишнього оборотного депо Чортків буде організовано ремонт колійної техніки та моторейкового транспорту.

Керівництво Укрзалізниці ухвалило



ршення більше не проводити капітальний ремонт другого об'єму пасажирських вагонів. Натомість значні кошти спрямувати на закупівлю нового рухомого складу. Через цю вказівку пасажирське вагонне депо Тернопіль втратило б лівову частину замовлень, адже наразі основна діяльність цього структурного підрозділу – ремонт пасажирського рухомого складу. Та, як запевняє начальник депо Іван Іванов, колектив завжди готовий відгукнутися на виробничі потреби залізниці.

Сучасний рухомий склад вимагає бездоганного залізничного полотна. На цей рік у колійників запланований значний обсяг робіт. А от виконувати їх часто-густо немає чим, бо колійна техніка перебуває у сумному стані. Пасажирське вагонне депо Тернопіль, окрім ремонту пасажирських вагонів, виконує ще капітальний та середній ремонт колійної техніки та моторейкового транспорту. Щоб розширити ремонтну базу, ЛВЧД-11 передали виробничі цехи оборотного депо Чортків.

Колісь Чортківське депо було окремим структурним підрозділом. Приблизно десять років тому через зменшення об'ємів перевезень його реорганізували в оборотне депо локомотивного депо Тернопіль. Робота тут м'яко кажучи не “кипіла”, у депо не вкладали ні копійки. Зараз цехи перебу-

вають у занедбаному стані. Зовнішні стіни облуплені, дахи, вкриті руберойдом, протікають, немає жодних санітарно-побутових умов. Нормально функціонує хіба котельня, яку переобладнали на газ чотири роки тому. Начальник ЛВЧД-11 Іван Іванов пригадує свої враження, коли перший раз оглянув приміщення, які передали депо:

– Виробничі приміщення у Тернополі та Чорткові – це небо і земля. Та їх можна було застати і в гіршому стані. Звісно, щоб довести все до ладу, маємо впоратися з великим, але реальним, обсягом роботи. Практично на голому місці треба організувати серйозний ремонт. Не можу сказати, що у Чорткові ми потужно розвернулися, але роботу вже розпочали. Поступово відновимо базу депо. Наразі маємо лише виробничі площі, а все решта будемо розвивати.

В історії Тернопільського пасажирського вагонного, а колись рефрижераторного, депо траплялися випадки, що доводилося починати справу з нічого, освоювати зовсім нові види ремонту.

– Чотири чи п'ять разів освоювали щось нове, починали з нуля, – розповідає Іван Трохимович. – І самі вчилися, і людей потрібно було вчити, часто в досить стислі терміни. Ще 1998 року почали ремонтувати певні види дрезин, наприклад минулого – колієукладальні крани. Впродовж першого кварталу капітальним ремонтом маємо відремонтувати три одиниці. Вони були в не найкращому стані. Один із них навіть лежав на боці. Також торік перед нами поставили завдання відремонтувати снігоприбиральну машину. Досі на Львівській залізниці цього ніхто не робив. Це дуже складна техніка. Машина навіть у приміщення не влязла, то завозили її частинами. Її ремонт майже завершили, а у цьогорічних планах – ще дві такі самі. Зараз проходимо процедуру отримання дозволу на ремонт такої колійної техніки. Фахівці депо не бояться складних завдань і щоразу працюючи доводять свій професіоналізм. Якщо на залізниці будуватимуть колійні автобуси, то ми також зможемо запропонувати свої знання та потужності, – запевнив начальник Тернопільського пасажирського вагонного депо.

Цьогоріч на новій базі планують провести масштабний ремонт виробничих приміщень, подбати про належні санітарно-побутові умови для працівників, облаштувати роздягальню. Одним словом, щоб умови роботи в Чорткові були такими ж хорошими, як і в Тернополі. Паралельно збільшуватимуть обсяги ремонту.

А план перед пасажирським вагонним депо Тернопіль щодо ремонту колійної техніки поставили доволі таки великий – два колієукладальні крани середнім та стільки ж капітальним ремонтом, п'ятнадцять дрезин – середнім та на чотири менше – капітальним, чотири платформи та ще дві снігоочисні машини. У Чорткові виконуватимуть внутрішній та зовнішній ремонт укладальних кранів та різних видів дрезин. А складніші роботи – ходову, колісні пари, капітальний ремонт двигунів – у Тернополі.

– Звісно це додаткове навантаження і на слюсарів, і на технологів, і на інженерів, – каже Іван Іванов. – Тож депо дали дозвіл на прийом п'ятдесяти працівників. Десятьма доукомплектуємо цехи у Тернополі. Решта ж набираємо для роботи у Чорткові. У цьому регіоні майже всі підприємства стоять, а залізниця гарантує постійну роботу та гідну



зарплатню. Щодня до нас приїжджають молоді хлопці для того, щоб влаштуватися на роботу. До того ж, у депо на роботу доїжджало п'ятеро осіб з Чорткова. Тепер вони працюватимуть у рідному місті. Дехто перейде з локомотивного депо.

Нам потрібні звичайні столярі, слюсарі, зварювальники. Але специфічні зварювальні роботи в нас виконують лише висококваліфіковані працівники. Для навчання направляємо їх на спеціальні курси до Києва.

Відповідно до нових завдань, збільшилось і фінансування підприємства. Його вивели з підпорядкування пасажирській службі. Тож Іван Трохимович планує подбати про технологічний розвиток депо: придбати хороше російське обладнання для колісного цеху, різноманітні верстати. За рік сума освоєних коштів складе приблизно п'ять мільйонів гривень.

Територія колишнього оборотного депо Чортків виявилася доволі чистою. Працівники локомотивного депо розчищали останні зайняті приміщення, які вже перейшли до пасажирського вагонного депо. А у цехах чекала ремонту несправна колійна техніка. Володимир Осадчук, майстер новоствореного

цеху розповів про перші дні роботи та познайомив із першими працівниками – Віталієм Сухим, Сергієм Дзевею, Юрієм Мимриком, Богданом Типою та Ярославом Бурголюю. Ці хлопці перевелися з Тернополя і, як декілька раз повторив Іван Трохимович, – “це моя школа та опора”. Вони наразі єдині, хто тут працює. Решта працівників проходять довгу процедуру працевлаштування. А робота-то не чекає. Хлопці вже здерли стару внутрішню обшивку однієї із дрезин та прилаштовують нову. Працюють лише новими, щойно купленими німецькими інструментами та з нетерпінням чекають на підмогу. Матеріалів для роботи наразі не бракує, їх вчасно постачають із Тернополя.

Володимир Осадчук поскаржився, що з локомотивного депо не хочуть відпускати хороших робітників. Вони будуть змушені доїжджати на роботу три години до Тернополя. Йому замість того, щоб на повну силу взятися за роботу, доведеться витратити час на навчання молодих.

Сімнадцятого січня у Чорткові зібралася ціла комісія. Вона не була офіційною, але зібралися подивитися, як триває робота. Із Тернопільського пасажирського вагонного депо приїхав начальник Іван Іванов, головний інженер

Валерій Посвалюк, голова профкому Володимир Анін, начальник технічного відділу Сергій Крушеницький та інженер Віталій Тимошук. Невдовзі до них приєднались начальник Тернопільської дирекції залізничних перевезень Микола Габура та головний ревізор залізниці із безпеки руху поїздів та автотранспорту Євген Талоха. Разом із начальником другого будівельного управління Ярославом Муқаном вони пройшлися всіма виробничими приміщеннями, щоб окреслити обсяг робіт. А він-таки – величезний, від ремонту дахів та зовнішніх стін, ремонтних приміщень і до облаштування душових та роздягальень. Але, як каже українське прислів'я, очам – страшно, а руки – роблять. Невдовзі розпочнуть тут роботу будівельники.

Посередині подвір'я депо розміщений старенький, мабуть, ще австрійський поворотний круг. Розповідають, що несправні локомотиви стягували з нього сорок-п'ятдесят чоловік. Тому передусім тут прилаштують мотори та лебідку, щоб тягти на ремонт колійну техніку. До того ж, ще не відремонтовані всі під'їзні колії.

Євген Талоха наголосив, що тут буде створено єдиний в Україні пункт із ремонту спеціалізованої самохідної колійної техніки і висловив сподівання, що вже за декілька місяців буде видно результати роботи і ремонтників, і будівельників.

Начальник ЛВЧД-11 зазначив, що за два роки зміг би організувати таку ж базу, як у Тернополі, але, звісно, все залежить від фінансових можливостей залізниці.

– Запропонувавши свої ідеї, ми зуміли зацікавити залізницю, – сказав Іван Трохимович. – У цьому ж руслі і продовжуватимемо. Своїх працівників завжди запевняю, що все залежить від нас. Якщо взялися за цю роботу, то покажемо, на що спроможні. Першого квітня депо виповниться тридцять років, тож до цієї дати плануємо приурочити випуск першої капітально відремонтованої у Чорткові колійної техніки.

Ірина МИКОЛАСНКО
Фото автора

Стан правопорядку на залізниці: кримінальних справ поменшало

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Минулого року 266 провідників пасажирських поїздів вчинили 186 випадків безквиткового перевезення пасажирів (на 67 випадків більше ніж у 2005 році), 77 перевезень без оплати багажу (більше на 21) та 3 порушення митних правил (проти 1 у 2005 році). За ці порушення було звільнено 116 осіб і 85 їхніх безпосередніх керівників були притягнуті до дисциплінарної відповідальності.

Торік залізниця зазнала збитків від крадіжок сторонніми особами деталей рухомого складу, засобів ВБК, електропостачання та зв'язку на суму 156 тис. грн, що на 7 тисяч більше ніж у 2005 році. Відшкодовано лише 17,2 відсотка від суми збитків.

За підсумками наради прийнято рішення детально проаналізувати причини та умови, що сприяють вчиненню злочинів, і вжити конкретних заходів для запобігання правопорушенням і злочинам у структурних підрозділах. Роботу керівництва служби колії у 2006 році з профілактики правопорушень і злочинів і підлеглих структурних підрозділах визнано недостатньою. Необхідно активізувати роботу зі збереження майна, звернувши особливу увагу на контроль за використанням і збереженням паливно-мастильних матеріалів. Керівництву локомотивного господарства належить проаналізувати стан зберігання дизпалива на складах і до 12 лютого розробити і надати у комісію план заходів, які перешкоджають його розкраданню.

Ігор ПАРФЕНЮК

Падає сніг – робота кличе

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

За словами чергового служби колії Йосифа Леськіва, снігопади, які спостерігалися в останні дні січня, не вплинули на рух поїздів. Його колега - Тетяна Мусієвська додала, що за звітну добу, тобто 30 січня станом на 8 год. 31 січня очищали сніг з колій дев'ять снігоочисних машин СМ-2, три снігоприбиральні машини машин СДПМ та 1 404 особи. Було зроблено 42 рейси зі снігом. В основному техніка та люди працювали на станціях Львів, Клепарів, Сарни, Ковель, Бескид, Вовчий, Сянки, Ставне, Щербин, а також на гірських перегонах залізниці, де, за даними синоптиків, сніговий покрив сягає до півметра.

Оскільки надалі будуть утримуватись складні погодні умови, в тому числі опади мокрого снігу та дощу, очищення колій від снігу триватиме. А різкі перепади температури – від плюсової вдень до мінусової вночі, вимагатимуть від колійників підвищеної уваги до стану колії. Прогнозовані в найближчі дні мокрий сніг та дощ, наліпання мокрого снігу на лінії ЛЕП та зв'язку, ожеледь та хуртовини є також сигналом підвищеної уваги енергетиків, зв'язківців до свого обладнання, а також всіх залізничників, робота яких пов'язана з рухом поїздів. Про це нагадує телеграма в структурні підрозділи за підписом Богдана Піха – першого заступника начальника залізниці.

Орися ТЕСЛЮК