

Ѓóõ âàí òàæ³â: ÿê çâó÷èòü “ì âëï ä³ÿ”

Начальник Львівської залізниці Михайло МОСТОВИЙ:



– Я радий, що сьогодні тут зібралися справжні фахівці. Народна мудрість каже, що все нове – це забуте старе. Суперництво існувало завжди. Немає нічого поганого в тому, щоб прагнути до першості. Трудове змагання завжди було локомотивом технічного прогресу і сприяло ростові продуктивності праці.

Вантажовідправники прискіпливо ставляться до рухомого складу, що перевозитиме їхній вантаж. На жаль, немає з чого вибирати. Приватний власник рахує кожну копійку, тому вимагає, щоб була належна кубатура, розміри. Коли Укрзалізниця оголосила курс на оновлення вантажного рухомого складу, то вагонобудівні заводи, неначе змовилися, і підвищили ціну одного піввагона до сорока тисяч доларів. Тому тепер самі виготовлятимемо нові вагони на вагоноремонтних заводах.

Погоджуюся, що маємо виховувати молоді покоління залізничників. Перед заступником начальника залізниці з кадрів поставлено завдання розробити програму підготовки кадрів, особливо – керівного складу.

У роботі комп'ютерних мереж головна проблема – це лінії зв'язку. На Івано-Франківській та Тернопільській дирекціях залізничних перевезень більшість ліній зв'язку – повітряні. Знаю, що є суттєві недоліки і у роботі серверів. Фахівці над цим працюють. Цьогоріч виділено кошти на облаштування локальних мереж. Якщо покращимо зв'язок, то й робота комп'ютерних мереж налагодиться.

Забезпечення житлом – це гостре питання не тільки для Львівської залізниці, а й загалом для держави. Ніхто практично не буде соціального житла. Торік ми здали декілька будинків. Звичайно ж, це – мізер. Але проблема не розв'язується у країні загалом, не функціонує система іпотечного кредитування. Залізниця намагається допомогти принаймні безвідсотковими грошовими позиками.

Обіцяю, що більшість зауважень, які прозвучали сьогодні, буде усунуто. Та ще раз дякую залізничникам за те, що так активно підтримали трудове змагання єдиних змін.

Зараз ми розробляємо положення не лише про суперництво єдиних змін. Трудове змагання потрібно відродити між змінами станцій, в локомотивних депо, дистанціях колії тощо. В основі цього має бути моральний та матеріальний стимул. Адаже від нашого ставлення до роботи залежить і наш добробут. Сподіваюся, що залізничники підтримають ініціативу й надалі продовжать трудове змагання.

Коротко відповім на зауваження, що сьогодні прозвучали у виступах залізничників.

Перше – попри всі життєві заходи проблема неякісного спецвзуття ще й досі є. Коли воно надходить величезними партіями, то за кожною парою важко встежити. Ми жорсткіше налагодили роботу інспекції, що перевіряє якість спецвзуття. До її складу ввійшли і звичайні робітники, які цей одяг та взуття носитимуть.

Торік через суб'єктивні обставини залізниця закупила радіостанції з неякісним живленням. Тепер потрібно закупити нові прилади радіозв'язку для працівників, яким вони потрібні в роботі.

Голова дорожнього комітету профспілки Андрій СЕНИШИН:



– Ми знову повертаємося до давньої традиції змагання між єдиними змінами.

Я хочу подякувати усім присутнім від профспілкової організації залізниці за те, що ви своєю самовідданою наполегливою працею цілодобово забезпечуєте процес перевезень вантажів. Хочу, щоб сьогоднішня розмова стала початком конструктивного діалогу між усіма ланками єдиної зміни і призвела до повного налагодження цього складного процесу на залізниці.

Від нашого спільного бажання, принципності, відповідальності залежать загальні робочі показники трудового колективу, прибутки залізниці, а отже і стан нашого добробуту та соціального захисту.

Володимир ТОМАШЕВСЬКИЙ, черговий по Рівненській дирекції залізничних перевезень:



– З кожним днем наростає динаміка перевізної роботи. Приміром, якщо 2-3 роки тому по Здолбунову на прийманні по основному стику залізниці отримували 20-25 вузлів за добу, то сьогодні – 36, в окремі доби – 40-50. Ми готові до пропуску такого потоку, але виникають деякі труднощі, спричинені нерівномірністю надходження поїздів. За першу половину доби їх надходить 12, а з 14 години 30 хвилин до 17 години – стільки ж. Це призводить до затримок потягів при обробці.

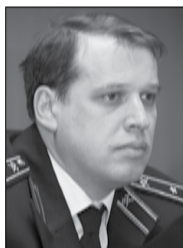
Позбуваємося цієї “аритмії” шляхом залучення додаткової групи оглядачів вагонів. Важливо, щоб ця проблема таким чином була вирішена по всій залізниці на рівні відповідної служби.

Останнім часом обсяг навантажень на залізниці значно зріс. Рівненська дирекція проводить приблизно третину з них. Проблем із забезпеченням рухомим складом немає. Його у дирекції є достатньо. Але бажано, щоб він був у кращому технічному стані. Тепер відправник більш вимогливий і обізнаний. Ми повинні робити усе для того, щоб задовольнити його вимоги. Від цього у кінцевому результаті залежать прибутки залізниці, а це наш добробут, наша зарплата. Приміром, через станцію Ковель проходить 60 відсотків порожняку, що подається під завантаження лісу, вугілля, піску, щебеню. Рівень забезпечення вагонами відправника залежить від того, наскільки якісно виконують свої функціональні обов'язки працівники вагонного господарства.

На станціях відбувається масова комп'ютеризація. Це полегшує організаційну роботу – дозволяє в реальному часовому режимі слідкувати за вантажопотоком, планувати його наперед. Разом з тим, від користувачів надходить багато скарг на те, що вони то не можуть ввести інформацію в комп'ютер, то комп'ютер “зависає”. Очевидно, що потрібно поліпшити програмне забезпечення автоматизованих робочих місць.

Нераціонально використовуються “вікна” для ремонту колій. Трапляється, що у відведений для них час трудиться кілька людей. Зрозуміло, що такими силами суттєвого ремонту провести не можна. А ми очікуємо після кожного “вікна” підвищення швидкості руху, належної віддачі від експлуатаційних витрат.

Володимир РУЩАК, старший диспетчер зміни:



– Більшість працівників зміни спілкуються між собою по телефону. Нагода зустрітися, побесідувати, обмінятися думками дуже доречна. На нараді присутні кращі представники колективу. Вони донесуть на місце усе те раціональне, про що ми сьогодні говоритимемо.

Спочатку зупинюсь на складових успіху нашої зміни. Насамперед – це виконавча дисципліна. У нас завдання виконуються, а не обговорюються. А ставляться вони чітко, виходячи із ситуації. Приміром, якщо на Бурштинську ГЕС, яка працює цілодобово, йде масовий потік вугілля, то його доставці даємо “зелений”.

Найбільша стаття витрат залізниці – забезпечення роботи локомотивів. Тому важливо раціонально їх використовувати. Приміром, дає економічний ефект курсування составів по пунктах обороту. Це треба включити у практику нашої роботи.

Підвищенню ефективності нашої діяльності сприяють зустрічі між змінами різних залізниць. У цьому ми переконалися за підсумками наради із зміною Південно-Західної залізниці. Більшу частину двосторонніх проблем нам вдалось усунути. В таких зустрічах є сенс.

Євген САПРУН, черговий по Тернопільській дирекції залізничних перевезень:



– Протягом останніх півроку ми забезпечували контейнерні перевезення від Мостиська до Запоріжжя. Обкатали бригади, які забезпечують рух потяга зі Львова до Жмеринки і у зворотному напрямку. Зараз працюємо над тим, щоб скоротити зупинку цього потяга у Тернополі.

Наша зміна має великий досвід забезпечення вантажно-розвантажувальних робіт. Виходячи з цього, вважаємо за доцільне підвищити штраф за простоювання вагона. Він повинен нараховуватися відносно до рівня вартості роботи вагона за добу. Тоді вагони не простоюватимуть, зароблятимуть гроші. На сьогодні ж вантажоотримувачу вигідніше заплатити невеликий штраф, ніж проводити розвантаження у вихідні дні.

Треба, щоб у “Львівському залізничнику”, газеті “Магістраль” був вище піднятий імідж диспетчера. На нього у перевізному процесі лягає велике навантаження. Про це слід розповідати.

Василь КОБИЛІНСЬКИЙ, черговий по Львівській дирекції залізничних перевезень:



– Керую зміною, яка двічі виходила переможцем трудового суперництва. Завдяки взаємодопомозі у розв'язанні транзитних вагонів, передачі місцевого вантажу, вдається ефективно провадити перевізний процес – забезпечувати вчасне вивантаження і швидкий оборот вагона. Навантаження по дирекції у січні нинішнього року становило 445 тисяч тонн. Це на 75 тисяч тонн більше у порівнянні з минулим роком. Наша зміна і надалі готова належно виконувати поставлені перед нею завдання.

Юрій РОМАНОВСЬКИЙ, вагонний майстер вагонного депо Здолбунів:



– Наш колектив на 50 відсотків складається з молодих працівників. Вони мають з кого брати приклад, у кого переймати досвід. Маємо відповідальну ділянку роботи – приймаємо вантажі з Південно-Західної залізниці. На нас покладене гарантування безпеки руху. Протягом минулого року виявили ряд неполадок, які могли призвести до непередбачуваних наслідків – тріщини ободів, злами шворнів тощо. Протягом минулого року силами колективу робили ремонт в Південному парку, привели свої робочі приміщення у належний стан.

На жаль, гіршою стала ситуація із забезпеченням спецодягом і спецвзуттям. Якість його погіршилася. Приміром, після першого ж дощу чоботи починають “розлізатися”.

Ми створили додаткову бригаду для проведення огляду поїздів, які слідують на Південно-Західну залізницю. Тому вони у нас довго не затримуються.

Михайло КОЦАБА, черговий по Івано-Франківській дирекції залізничних перевезень:



– У нашій дирекції знаходиться ряд станцій, навантажувально-розвантажувальна робота яких дає значні прибутки. Це – Надвірна, Калуш, Мамалига, Ямниця, Бурштин. Впровадження змагання змін дало позитивні результати. Насамперед, це дозволило поліпшити планування як на рівні залізниці, так і на рівні дирекцій. Приміром, раніше траплялося так, що могли завезти вантаж, незважаючи на те, що ГРЕС не могла його прийняти. Тим часом фронти на станції Надвірна “гуляли”. Зараз, завдяки краще налагодженим взаємозв'язкам, можна раціональніше налагоджувати перевізний процес – на сто відсотків використовувати наявні фронти вивантаження, що, у свою чергу, позитивно впливає на обіг вагона, є резервом навантаження.

Сьогодні у дирекції об'єктивніше проводяться розбори недоліків у перевізному процесі. На них запрошують усіх причетних оперативних працівників – локомотивників, вагонників, руховиків. Раніше усю вину, здебільшого, звалювали на руховиків.

Відродно, що до трудового суперництва залучено працівників суміжних служб – вагонного та локомотивного господарства. Тепер вони “жвавіше” виконують поставлені завдання.

Комп'ютеризація перевізного процесу – вимога сьогоднішнього дня є ще чимало недоліків. Приміром, у години пік, комп'ютери “зависають”, що гальмує відправлення вантажів. Звинувачують у цьому тих, хто не відправив поїзда. Це несправедливо. Очевидно, що працівникам інформаційно-обчислювального центру залізниці треба пришвидшити вирішення цієї проблеми.

Слід повернути перевірену часом традицію, коли після повернення в депо локомотивна бригада здавала маршрутну стрічку. Це дозволяло оперативному на місці розглядати усі зауваження.