

Володимир ОЛЬШАНЕЦЬКИЙ, складач поїздів станції Стрий:



– Під час змагання єдиних змін у нас покращилося виконання певних показників, зокрема, простою під однією операцією. За січень, при плані 29 годин – наш показник склав 25,4.

Окрім цього, хочу вказати на деякі проблеми. Якість спецвзуття і надалі залишається поганою. У радіостанціях батарейки витримують лише нетривалий час. А телефонний зв'язок із маневровим диспетчером такий, як і двадцять років тому.

Також звертаю увагу на те, що третина вагонів не мають підніжок. Як ми можемо подавати такі вагони? Складач потягів буквально висить на ньому.

Працівники станції зацікавлені в проведенні такого змагання, адже воно впливає на підвищення безпеки руху, краще дотримання правил охорони праці тощо. Ми вдячні керівництву залізниці та дорпрофсожу за організацію змагання. Сподіваємося, що цю традицію продовжуватимуть і надалі.

Катерина КОЛОДЯЗНА, чергова по станції Бурштин:



– На станції Бурштин я працюю вже сім років. На початку моєї роботи вагони на станцію прибували, переважно, окремими групами, тобто, відцепками. Тепер, завдяки трудовому суперництву на Львівській залізниці, прибувають вже організовані маршрути. Це спростило роботу станційників, зменшило простій вагона під вантажними операціями та збільшило прибутки.

Мені випала честь представляти станцію Бурштин на цій зустрічі. Дякую за запрошення. Колектив станції й надалі буде працювати так, щоб примножити прибутки Львівської залізниці.

Юрій БЛАНЯР, черговий Ужгородської дирекції залізничних перевезень:



– На залізниці я працюю вже понад сорок років. Виробниче змагання завжди було стимулом для запровадження нових технологій, розвитку залізниці. Але в останні роки припинили ці виробничі змагання. Тому дякую керівництву залізниці та дорпрофсожу за те, що знову повернулися до цієї забутої справи. В листопаді наша зміна під керівництвом Володимира Васильовича виборола перше місце. Він постійно контролював роботу, виконання показників. У січні ми знову перші.

Вважаю, що маємо покращувати технологію роботи, посилювати виробничу та особисту дисципліну. За січень я не виявив жодного запізнення на роботу. У цьому напрямку будемо й продовжувати.

Маю пропозицію щодо проведення цього змагання. Показники змін варто вивести на комп'ютери дирекції. У грудні була вся картина показників, а в січні ми вже не мали змоги за ними спостерігати. Було б добре, якби кожен працівник після закінчення зміни зміг побачити підсумки своєї роботи.

Через те, що наші західні сусіди вступили до Євросоюзу, змінилися схеми роботи. Варіант – спочатку навантажив, а потім якось буде – вже неможливий. Всі вантажі йдуть на Захід, відповідно до номенклатури, тому на кордоні потрібно працювати чітко, щоб не виникало жодних претензій. Ми не повинні допускати простою годувальника залізниці – вагона. У цьому потрібно наводити порядок.

Начальник залізниці зазначив, що трудове суперництво відбуватиметься і серед інших колективів. Я б хотів звернутися до працівників колійного господарства. Наприклад, на сортувальному комплексі в Батево закриті чотири колії. Та й технічний стан локомотивів дуже поганий. Об'єм перевезень на дирекції значно збільшився. Щоб вкластися в потрібний термін, потрібно формувати потяги з більшою вагою. А потужності локомотивів не вистачає.

Запевняю, що залізничники четвертої зміни Закарпаття підтримують і застосують усі свої знання та вміння, щоб змагання єдиних змін не занепало.

Чабо КОЛОЖВАРА, машиніст локомотивного депо Чоп:



– Ці критичні зауваження мене попросили зробити локомотивні бригади. На станції Батево дуже погана якість маневрового радіозв'язку. Несвоєчасно відбувається зміна локомотивних бригад. Неналежа увага приділяється вихованню молодого покоління. На сьогодні вік членів локомотивних бригад здебільшого поважний. Нам конче потрібні молоді спеціалісти для виконання передаточної, маневрової роботи, для роботи на перевалах. Якщо зараз не потурбуємося про молоду зміну, то скоро не буде кому водити локомотиви.

Іван ЧЕКАНІВСЬКИЙ, черговий сортувальної гірки станції Тернопіль:



– З виступів напрошується висновок, що всіх турбують одні і ті ж проблеми – це радіостанції та ліхтарі для складачів потягів, зв'язок для комп'ютерів. Коли вводимо натурний лист у комп'ютер, то трапляється, що може “зависнути” на півгодини-годину. А здавальний потяг потрібно терміново відправити до Підволочиська. У такій ситуації черговий по дирекції місяця собі не знаходить, телефон аж “червоний” від дзвінків. Звертаємося до Львова, кажемо, що комп'ютер “висить”, а нам відповідають: “У всіх “висить””. (Зал вибухає сміхом...)

Через станцію проходять потяги зі Жмеринки та Гречан до Клепарова. А посередині состава – вагони до станції призначення Березовиця, Тернопіль тощо. Тож у Тернополі маємо переформувувати цей вантажний потяг.

Колії станції Тернопіль розраховані максимум на 61 вагон, а прибувають потяги до 70-90 одиниць рухомого складу. Якщо поїзд затримується, то паралізує роботу станції.

Хочу озвучити проблему житлового забезпечення залізничників. На станцію приходять багато молодих працівників, а житлову проблему ніхто не розв'язує.

Ярослав ВАХУЛА, черговий по станції Мостиська:



– В останні роки обсяг перевезень значно збільшився. Якщо раніше обслуговували 5, то зараз 8 поїздів. Із 230 до 250 зростає кількість вагонів, які ми перевантажуємо. Крім того, переставляємо контейнери з вузької колії на широку і навпаки. У роботі нам конче потрібні нові радіостанції. Ті, що маємо, працюють лише близько трьох годин... Оскільки наша станція перевантажена, то маю пропозицію: состав контейнерів відправляти відразу після того, як він буде сформований, не очікуючи часу, передбаченого графіком. Це дозволить розвантажити територію і прискорити рух.

Орест КУЧЕР, диспетчер станції Клепарів:



– Відновлення змагання єдиних змін – добре починання. Це урізноманітнить щоденні робочі будні. Один докладає більше зусиль, інший – менше. І, зазвичай, працівники не отримують подяки за свою роботу. Не йдеться про гроші, а швидше про добре слово.

Сподіваюся, що на цій нараді ми вирішимо багато питань, які поліпшать нашу роботу, а трудове суперництво стане ефективнішим.

Перед зміною стоїть завдання, щоб кожен вагон мінімум часу перебував на станції. Великі потоки на Батево, Мостиську відправляємо без проблем. Та й дрібніші – до Жидачева, Персенківки, Скнилова намагаємося опрацювати якомога швидше та раціональніше. Також зміна готує роботу своїм наступникам.

Хочу подякувати працівникам ПТО станції Клепарів, які з розумінням поставилися до трудового суперництва. Під час обробки маршруту транзитних поїздів економлять до десяти хвилин.

Зупинюся на тому, що нам заважає в трудовому суперництві. До цього змагання потрібно залучити всі служби, що беруть участь у перевізному процесі. От тільки на станції ми не відчуваємо, щоб локомотивні бригади переживали за кращі результати. Вони швидше вболівають за економію палива чи електроенергії.

До розбору надходять потяги великої ваги. Локомотиви насувають тільки 4 500 тонн. За дві години електровозом не можливо опрацювати два розбори.

У нас незадовільне освітлення сортувального парку. А профіль станційних колій не збігається з профілем горловин. Через це затримуються потяги.

Деякі під'їзні колії на станціях належать приватникам, які й не думають про те, що цю колію потрібно обслуговувати. Вагон стоїть на станції, бо приватна колія закрита. От і втрачаємо час і гроші.

Хочу наголосити на питанні проходження медоглядів. Деякі наші працівники повинні проходити його у клінічній лікарні Львівської залізниці. Їм доводиться вистояти тривалий час у чергах разом із хворими. Проходження медкомісії займає п'ять-шість днів.

Я сподіваюся, що сьогодні ми почули один одного і виявимо взаєморозуміння в розв'язанні виробничих проблем.

Ігор МЕЛЬНИЧУК, черговий по станції Чернівці:



– Наша зміна впралася із поставленим завданням. Та не все так гладко, якби цього хотілося. Нині на станції Чернівці-Південні не укомплектований штат, не вистачає стрілочників. Одні йдуть на пенсію, а молоде покоління не поспішає на цю роботу.

У тяжких умовах працює технічна контора. Встановили комп'ютери, що виготовлені ще в 90-х роках, які часто “зависають”. Це ускладнює процес розбору та подачі поїздів. Оскільки з часом вантажопотік буде збільшуватися, то може статися таке, що робота контори взагалі зупиниться.

Наші працівники також часто нарікають на умови проходження медоглядів. Поліклініка скеровує їх до міського діагностичного центру без відповідних документів. Вони змушені платити власні кошти за обстеження. Тож маємо прохання, щоб президія дорпрофсожу знайшла можливість компенсувати працівникам витрачені кошти.

Михайло ЗУБИК, машиніст локомотивного депо Стрий:



– Дякую за те, що маємо змогу сьогодні зустрітися. Коли людина має стимул до праці, то й кращі результати не забаряться. Я вважаю, що це починання принесе успіх.

У мене є декілька зауважень. Варто звернути увагу на зв'язок для складачів вагонів та освітлення на станції. Це – складові безпеки руху. Наша делегація передасть трудовому колективу Стрийського локомотивного депо всі пропозиції працівників та керівництва залізниці, розкаже про завдання, що стоять перед нами сьогодні.

Любомир ЧЕРКАС, старший оглядач вагонів вагонного депо Коломия:



– Щоб вчасно і збереженим доставити відправлений потяг, потрібен згуртований і грамотний колектив, де кожен працівник має чітко визначені обов'язки. Перед початком кожної зміни проводжу п'ятихвилинку і ставлю конкретні завдання. Раз на місяць працівники отримують інструктаж від інструкторського складу депо, проводяться практичні навчання. Наше головне завдання – забезпечити безпеку руху поїздів. Для контролю ми завели журнал слідування поїздів нашого формування. Тримаємо постійний зв'язок із суміжними ПТО. Отримуємо потрібну інформацію. Зауваження записуємо в журнал, а потім усуваємо виявлені недоліки. Тісно співпрацюємо з рухівниками, диспетчерським апаратом, черговим по дирекції.

На ПТО закінчується ремонт приміщень: кабінетів, душевих, роздягалень, кімнати приймання їжі. Це поліпшить умови праці. Минулоріч для покращення роботи пункту відхідного ремонту добували компресорну, відремонтували домкрати.

Наше ПТО знаходиться на єдиній сортувальній станції Івано-Франківської дирекції. Трапляється, що одночасно прибуття, відправлення і пропуск поїздів мають забезпечити 5 працівників, що фізично дуже складно. Прошу впровадити у наш штат посади двох слюсарів з ремонту рухомого складу у зміну. Нам потрібні якісні ліхтарі, запасні акумулятори для радіостанцій. Старі радіостанції виходять з ладу, пропрацювавши лише півзміни.