

Начальник ДТГО «Львівська залізниця» Михайло МОСТОВИЙ:

«І аї³ ііäіää°òüñü íàøà ì îëîäü, âîíà çíà° ñîá³ ö³íó³ äîáäðä ðîçóí³º ÷îäîî ðé òðäââà ó æèòò³...»

– І ёаёёá Áàñèèóíäè-ó, èíæáí èáð³áíèè òñòáííäè à³à-óáá° ù ÿè °æ-íèè Òäáí³çíì, óàè, ÿè äîáäç Áàøá äðäæáí-íü ÿòí ðîáîó çàè³çíèó³. æèí Áè çá-äîáäçáí? Òè äá-èòá ÿòíäèáí è?

– Коли восени минулого року – у вересні-жовтні – я провів об'їзд, тоді мене стурбував стан колійного господарства, стан колії, її верхньої будови, культура утримання колії як в полосі відчуження, так і, власне, колійного полотна. Була зафіксована значна куцтва непридатність дерев'яних шпал, неякісна виправка і рихтовка колії. Це негативно впливає на комфорт їзди пасажирів. Колії та смуги відчуження дуже поросли травою, бур'янами, кущами. Очевидною була необхідність прийняття рішення про принципово інше ставлення до утримання колії, дозволено було прийняти по додаткових угодах на тимчасову роботу 300 осіб для очистки смуги відчуження. Я поставив завдання придбати для дистанцій колії та дистанцій лісозахисних насаджень 200 кущорізів і 30 бензопил. Весняний об'їзд засвідчив позитивні зрушення в утриманні колії. Але стан справ поліпшився не всюди. Особливо багато претензій під час об'їзду було до Хустської дистанції колії, де я вимушений був звільнити начальника дистанції. Хочу відзначити добрий стан справ в Ужгородській та Стрийській дистанціях колії, де недавно призначені нові керівники, які добре дбають про колію.

– А а ÿèíî ó òááí³ èíè³ü íá çíæòè íáíü èáð?

– Під час об'їздів довелося побачити різні рівні утримання колії. Ківерцівська дистанція це – не головний хід залізниці, але начальник дистанції утримує в дуже добромому стані і колійне господарство, і рівень культурного обслуговування колії. А про Бродівську дистанцію колії, яка обслуговує головний хід, у мене склалося негативне враження. У ремонті колії використовується дорога техніка, а працює вона лише по дві години на добу, це – слабка організація роботи.

Тернопільська дистанція колії – головний пасажирський хід залізниці, а стан колії там, на мою думку, незадовільний. Я зробив зауваження начальнику дистанції колії, визначив контрольні дати для ліквідації недоліків. Тепер у них є вибір: або усі недоліки ліквідують вони, або це зроблять інші особи на їхніх посадах.

У цьому році перед нами стоять завдання виконати величезні обсяги роботи із ремонту верхньої будови колії. Маємо перші результати, які засвідчують, що ми тримаємо добрий темп, за деякими показниками ідемо з випередженням плану і якість робіт у нас, хоч і не ідеальна, але краща, ніж була у попередні роки. Назву лише основні цифри. У модернізації колії із 220 км, передбачених річним планом, виконано 49,8 км. У капітальному ремонті колії із 55 км загального річного плану виконано 5,6 км. Середній ремонт, при річному плані 108 км, виконано на 19,8 км. Комплексно-«оздоровчий» ремонт виконано на 31,7 км із 150 км, передбачених річним планом. Замінено новими рейками 19 км із 25 км запланованих. Із 370 комплектів нових стрілочних переводів замінено 84.

– Ó äñ³ò íá òñòáò ñîáîáí³ íáä-çàè-æéíá òðáííîðîá íîáü çç «íòíèè-íèè äèíîäáííì». Ó íáñ òáæ áðèá òðáííîðîá íîáü, íîáüçáíá çç èíèèííèò òáòíèíè. æè í íæíá ñîá-

äîáç³ ñèáçáðè ÿòí äèíííäèè òá òðíèè, ÿè³ áðèí á äîáèííí ÿòíäèí èòè òñ³ ÷èòá-äì ?

– Що стосується випадку на Південно-Західній залізниці поблизу Києва, то навіть важко робити якісь висновки. Це міг зробити або заклятий ворог нашої держави, або людина із серйозними психічними проблемами. Наслідки цього сходу з рейок могли бути набагато важчі.

Транспортна подія у нас на станції Лавочне із господарським поїздом сталася з вини працівників колійно-машинної станції, які неналежним чином підготували укладочний кран до транспортування. До цього додалася сукупність інших факторів. У результаті маємо схід і зараз треба витратити значні кошти на ремонт та відновлення техніки, яка зазнала пошкодження. З цього приводу у нас проводяться інструктажі, ревізорський апарат і керівництво колійно-машинних станцій перевіряють стан господарських поїздів та іншої техніки. Щодо випадку на Південно-Західній залізниці, наша служба сигналізації і зв'язку одержала завдання продумати можливість застосування додаткових засобів механічного захисту електромеханічного приводу стрілочного переводу від втручання сторонніх осіб.

– Ñäðäá íáæòè ÷èòá-äì äáááòí ì îëîá³. ò óèæáæüó ñáíííá³ íá ÷è-ì äèí îèòáíü, íîáüçáíè ç çòíì ñîá-äîáäçáíü ÷ ì äèòáòí³. Íðæááæèòá ñáíí; ì îëîá³ ðíèè, èíèè Áè íî-èíæèè îðáðáðè. æè áðèè Áè çáäîáäçáí òèí, ÿè áð³ ÷áñè îðáðáðèè ç ì îëîá-äð? Òè, íá Áàøó äòí èó, óáíäð ñèá äóáóáðèè ðîáîó çç ì îëîáð?

– У роки моєї юності популярною була пісня, де є такі слова: "...А мене завжди чого-то не хватаєт. Зимою – лета, осенню – весни..." У молоді роки багато чого не вистачає, хочеться усього і відразу. І це природно. Так було завжди. І у часи моєї молодості, і після мене усім молодим спеціалістам дуже нелегко було спинатися на ноги у житті. Я починаю своє трудове життя так само, як і багато моїх ровесників. Після закінчення інституту в Москві працював у Підмосков'ї. Тоді обов'язково треба було відпрацювати три роки за скеруванням. Жив у гуртожитку. Тішився, коли одержав кімнатку в комунальній квартирі. Потім переїхав у рідні краї, обміняв свою комуналку в Електросталі на однокімнатну квартиру в Тернополі. Пройшов увесь шлях, який проходять зараз молоді спеціалісти. Знаю, що таке маленька зарплата, що таке складні житлові умови, великі навантаження на роботі, непристосованість до колективу, в який входиш як молодий спеціаліст. Знаю, як не просто утверджуватися на роботі і щодня доводити собі та іншим, що ти з оливою в голові і не з обома лівими руками. Завжди поважав тих працівників, які в заяві про прийом на роботу пишуть: «даю згоду на запропоновану мені посаду». Такі люди мають почуття відповідальності і знають, на що йдуть, що їх чекає, а також знають чого можуть досягти.

– А ÿè Áàø³ äðäæáííü ÿòí ì î-èíäü, èíòá ñîáîáí³ îðèòáèòü îðá-òðáðèè íá çàè³çíèó³?

– Це – серйозний запит до потенційними можливостями прошарок нашого трудового колективу. У відокремлених підрозділах Львівської залізниці працює 950 молодих спеціалістів-випускників 2004–2006 років вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації. Третина з них

– випускники вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації, в т.ч. 178 осіб працюють на посадах за фахом, 86 – на технічних посадах, 50 – на робітничих посадах. Дві третини складають молодші спеціалісти – випускники вищих навчальних закладів I-II рівнів акредитації, в т.ч. 349 осіб обіймають посади за фахом, 14 осіб працюють на інженерних посадах, а 273 – на робітничих посадах.

Я мав можливість поспілкуватися з молодими працівниками, познайомився із підсумками соціологічних досліджень та анонімних опитувань, які у нас проводяться. Переважно більшість молодих людей я охарактеризував би як таких, що знають собі реальну ціну, амбіційні у межах здорового глузду, тверезо дивляться на життя і чітко усвідомлюють чого хочуть від життя. Мені імпонують такі погляди і я вважаю, що у недалекому майбутньому з таких людей сформуються грамотні керівники різних рівнів.

Пам'ятаю, коли ще працював після інституту, тоді на виробництві була рада молодих спеціалістів. Кожен молодий спеціаліст із приходом на роботу тоді отримував підйомні. На жаль, за попередні роки такий інститут як молодіжна рада зник. Разом із ним забули про таку форму матеріальної допомоги, як підйомні для молодого спеціаліста. Нікого, окрім молодих спеціалістів, не хвилює те, що стаж їхнього навчання не зараховується їм у вислугу років. Тому ми із дорожнім комітетом профспілки запланували зустрітися у травні з молодими спеціалістами, вислухати усі їхні пропозиції і прийняти рішення, спрямовані на покращення умов праці та соціального захисту молодих людей. На сьогодні вже прийняте рішення про матеріальну допомогу молодим людям, які за скеруванням залізниці закінчили навчальні заклади і приступили до роботи. Така допомога в обсязі посадового окладу буде виплачуватися у перший день оформлення на роботу. Є рішення керівництва залізниці та дорпрофсожу про створення ради молодих спеціалістів, яка буде працювати і через неї та з її допомогою ми можемо краще вивчати проблеми молодих спеціалістів, питання їхнього працевлаштування, їхнього кар'єрного росту.

Знаю, що найбільш важким питанням для молоді є житло. Залізниця зараз не будує житла. Наскільки можемо, надаємо безвідсоткові позики на придбання та спорудження власного житла. Допомога ця невелика, але, як кажуть, скільки можемо, стільки допомагаємо.

– Òæí çç ñîáîáíá çàè³çíèíü èááðá íá äèòáíèòá³ – óá ÿèäè-òáííü çáðòíáòíí; íèäèè. Òè ó ÿòíî ó äîáíäèð³ æèæüçáá° Èüá³äñüèá çàè³çíè-öü?

– Постійної уваги надаємо показникам рівня середньої заробітної плати. Зарплата повинна зростати хоча б на рівень інфляції. А якщо мислити по-державному, то зарплата повинна випереджати рівень інфляції та зростання цін. Пропоную глянути на цифри. У першому кварталі 2006 року середня зарплата склала 1 330 грн, за цей же період 2007 року зарплата складала 1 677 грн, тобто збільшала на 347 гривень. Інфляція була набагато меншою. Значно зріс процент премії – майже на 4 відсотки до минулого року. Для усіх, хто піде у відпустку в цьому році, запроваджено матеріальну допомогу в обсязі не менше, ніж 30 відсотків від поса-



дового окладу або місячної тарифної ставки.

– Òè óè íááíá³ òí-ó çáíèòáðè ÿòí ñîáîáí³ ÿèæüçíèè ðîáîó çàè³ç-íèó³.

– У першому кварталі панувала позитивна тенденція збільшення обсягів перевезень. Загалом по залізницю відправлено 5720,6 тис тонн вантажів, що на 10,2 відсотка перевищує план. Вантажообіг виконано в обсязі 6076,1 млн тонно-кілометрів – на 12,9 відсотка понад план. Обсяг пасажирообігу склав 1246,1 млн пасажиро-кілометрів – на 3,3 відсотка менше передбаченого планом. Приведено тонно-кілометрову роботу виконано на 109,8 відсотка до плану. Планове завдання з продуктивності праці виконано на 108,1 відсотка. За перший квартал отримано 782,6 млн грн доходів від перевезень, що на 55,1 млн грн перевищило планові показники. Від вантажних перевезень отримано на 57,4 млн грн понад план. Фінансовий результат від звичайної діяльності становить 5 млн грн, податок на прибуток – 4,2 млн грн, чистий прибуток склав 812 тисяч грн і міг би бути значно більшим, якби не збитки від пасажирських перевезень.

Тепер про основні показники виконання умов колективного договору за підсумками першого кварталу 2007 року. Назву основні цифри, які засвідчують рівень та обсяги соціального захисту працівників Львівської залізниці. Відшкодовано витрат за роз'їзний (пересувний) характер роботи 12 330 особам на загальну суму 3,854 млн грн. Виплачено щомісячної надбавки за вислугу років 54 221 особі на суму 34, 827 млн грн. Надано матеріальної допомоги на оздоровлення 5 340 особам на 1,987 млн грн. Виплачено грошову допомогу при звільненні (вперше) у зв'язку з виходом на пенсію 354 особам на 3,204 млн грн. Оплачено додаткові відпустки в обсязі 2,175 млн грн. Профінансовано заходи із охорони праці в обсязі 5,288 млн грн. Профінансовано обов'язкове медичне обстеження працівників за рахунок коштів підприємств, організації і

установ галузі в обсязі 1,645 млн грн. Перераховано профспілковим організаціям на культурно-масову і фізкультурну роботу – 2,512 млн грн.

– Ì èòáèèá Áàñèèóíäè-ó, Áè îðá-òð³òá íá äèííèèè ÿòíäèá³. Ááí äîáä-èííü íáèè äèè ðîçí³ èáð³áí³ ÿòíäèè. Òè óáø³ááòü, ÿè èáð³áíèè, Áè çíá³òá òíè íáá³ò ÿèíòáè, ÿè³ ÿòíäèáí³ ì î-èíäèè èðáèè³ æèü òáí, ùíá ä³áííá³-äàðè çàèí äíèè ÿòíäèá³ ðòòáðèèñü äáí-òó ùáæèü è èáð³òíí; äðäæèè. Òè³ ÿòíäèè³ ÿèíò³ Áè ÿòíäèèè ä ðîç-æèíòèè ó ñîá³ òèí ì îëîáèè èðáüí, ÿè³ ì áðòü çáíòá³ èáð³òí³ äì ä³ò³?

– На мою думку, головною якістю є людяність, уміння будувати у колективі з підлеглими і з колегами по роботі здорові людські відносини. Якби посади не займав, завжди треба залишатися людиною порядною і принциповою. Високо цінувати своє слово. Якщо дав слово, його треба виконати, незважаючи на жодні перешкоди. Це – морально-етична складова особистості. А щодо професійної складової, то керівник зобов'язаний бути професіоналом у своїй справі. І повинен постійно вчитися, не соромитися визнати, що чогось не знає, бо усе знати неможливо. Не соромитися запитати того, чого не знаєш, у підлеглих, у простих виконавців. Люди поважають того, хто з ними радиться. На жаль, у кілька попередніх років дуже часто взагалі не зверталася увага на те, чи є керівник спеціалістом в даній галузі. У прийнятті кадрових рішень переважали меркантильні міркування.

– А ÿèá Áàøá äðäæáííü ÿòí òðò-äîáèè èíèèèèè çàè³çíèó³?

– У попередні місяці я зустрівся на об'їздах із багатьма людьми, керівниками різних рівнів і простими виконавцями. Мені запам'яталися багато людей, у яких можна повчитися професіоналізму і любові до праці. Тому своє завдання, як керівника, вбачаю у тому, щоб знайти баланс між інтересами трудового колективу і виробничими завданнями підприємства.

Розмову вів Ігор ПАРАЩАК
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО