

# У величному святі поєдналися радість перемоги і біль втрат



Все далі в історію відходить той пам'ятний день – 9 травня. Різні почуття – щастя, хвилювання та радість від Перемоги, біль і смуток від втрат поєдналися в тих хвиликах торжества над ворогом.

Напередодні святкового дня в Палаці залізничників зібралися ветерани війни. На обличчях бриніли сльози радості від теплих зустрічей із давніми друзями та суму за тими, хто вже не з нами...

92-річний Василь Сурков, колишній машиніст локомотивного депо Львів із гордістю згадує ті нелегі та страшні роки, коли залізничники працювали і в авангарді, й у фарватері фронту. Та найяскравіший спогад із війни – вручення медалі за оборону Москви. "Горджуся тим, що був залізничником, бо нині залізниця так турбується за своїх ветеранів, що, може, й не кожен син так вболіває за батька", – сказав Василь Сурков.

На початку урочистостей слова вдячності та побажання здоров'я, спокою та миру сивочолім захисни-

кам Вітчизни висловив начальник залізниці Михайло Мостовий.

– Ветерани – це виховання молодого покоління, бо хто не знає минулого, той не вартий майбутнього. Попри всі труднощі сьогодення намагаємося зберегти соціальний захист ветеранів, допомоги і матеріально, і різними послугами, зокрема забезпе-

чуємо для них безкоштовне медичне страхування, телефонний зв'язок тощо, – зазначив Михайло Мостовий.

Присутніх ветеранів естрадними та фронтовими піснями привітав народний артист України Богдан Сташків, жіноче тріо "Три ріки" та віртуозний скрипаль Ярослав Бибик. Потім усі згадували роки своєї непростой молодості, співали пісень за смачним обідом та фронтовими сто грамами.

Урочистості проходили не лише у Львові. Ветеранів вшанували в усіх куточках залізниці. А тих, хто вже сам не зміг прийти на урочистості, відвідали у доміках, лікарнях.

У відомчих навчальних закладах відбулися зустрічі із ветеранами. Також залізничники спільно з представниками органів місцевої влади взяли участь у впорядкуванні братських могил, пам'ятників, меморіалів, що увіковічують пам'ять про Перемогу.

Ірина МИКОЛАЄНКО

Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО



## Локомотивне депо Здолбунів: євроремонт плюс комп'ютеризація



Відтепер локомотивне депо Здолбунів за умовами праці не поступатиметься кращим аналогам Європи. Тут завершуються роботи з капітального ремонту підприємства. За словами виконувача обов'язків начальника депо Георгія Денищука, для капітального ремонту підприємства виділили понад п'ять мільйонів гривень. Роботу будівельники розпочали наприкінці минулого року і за короткий час якісно відремонтували цехи та інші приміщення. Причому ремонт тривав без зупинки роботи цехів.

– А зроблено дійсно багато, – каже Георгій Денищук. – Ми повністю змінили підлогу, в усіх цехах і локомотивних канавах поклали нову плитку, встановили металеві двері із замками, замінили вікна та вхідні ворота. Поміняли усю систему силових кабелів та систему освітлення. Зокрема, встановили лампи нового типу, які споживають менше електроенергії, але освітлюють приміщення значно краще. Чимало зусиль доклали деповчани, щоб замінити систему опалення.

За словами Георгія Денищука, провідники пасажирських вагонів, які працюють у приміському русі, також взяли участь в "омолодженні" підприємства. Їхніми силами було організовано і облаштовано приміщення резерву провідників: кімнату інструкторів, касу, навчальний клас, кімнату відпочинку, санітарно-побутові кімнати, кабінети інструктора, старшого касира і нарядника.

Та й самі працівники кажуть, що на такому підприємстві працювати значно легше і приємніше. Тепер у

холодну пору року в цехах тепло й чисто, хороше освітлення тощо.

Варто відзначити, що, окрім косметичного оновлення, локомотивне депо Здолбунів значно додало і в технічному оснащенні. На допомогу працівникам прийшли комп'ютери – налагоджено роботу АСУ "Бухгалтерський облік", АСУ "Кадри", АРМ теплотехніка. Впроваджуються АРМ техвідділу, АРМ локбриг, заплановане встановлення АРМ головного технолога і головного механіка.

**Довідково:** Нині у локомотивному депо Здолбунів працює 1 572 особи, з них 681 – у локомотивних бригадах, в тому числі 361 машиніст. Депо забезпечує вантажні та пасажирські перевезення від Львова до Лунінця (Білорусь), вантажні перевезення на дільниці Здолбунів-Ковель, Здолбунів-Сарни-Коростень. Власним приписним рухомим складом здійснює перевезення пасажирів у приміському сполученні на дільницях Здолбунів-Львів, Здолбунів-Ковель, Здолбунів-Сарни-Горинь-Олевськ – Маневичі. Крім того, електропоїзди депо експлуатують локомотивні бригади депо Тернопіль, моторвагонного депо Львів. На дизель-поїздах серії Д1 працюють локомотивні бригади депо Ковель. У приписному парку депо є 32 секції дизель-поїздів серії Д1, 18 секцій дизель-поїздів серії ДР1А, 39 секцій електропоїздів серії ЕР9п, 14 – серії ЕР9м, 10 – ЕР9т та 26 тепловозів серії ЧМЕ-3. У тому числі депо має два електропоїзди підвищеної комфортності "Рівне" та "Червона калина".

Дмитро ПЕЛИХ

## «Зайці» потроху стають людьми...

Як ми уже повідомляли, з 13 березня по 13 квітня на Львівській магістралі проходив місячник підвищення доходності від приміських перевезень. А з 1 по 30 квітня на залізницях України було оголошено місячник посиленого контролю за безквитковим проїздом пасажирів у приміському сполученні, підвищенням доходності від перевезення пасажирів та покращення роботи приміських поїздів.

– Загалом до участі в місячнику було залучено 6 560 залізничників, організовано наглядну інформацію та сповіщення через засоби масової інформації про проведення місячника, створено штаб при управлінні залізниці, який щотижня підбирав підсумки та аналізував їх на селекторних нарадах, – розповідає начальник відділу організації роботи вокзалів пасажирської служби Юрій Свищук.

За квітень групи супроводу перевірили 2 073 поїзди приміського сполучення на шляху прямування, висадивши з них 1 121 пасажира, які відмовилися оплачувати проїзд.

В поїздах було реалізовано 383 028 квитків на 888 101 грн. Посадкові групи не допустили до поїздів 2 429 безквиткових пасажирів, вилучено десятки фальшивих, протермінованих документів на право безкоштовного проїзду в приміських поїздах.

За порушення фінансової дисципліни до дисциплінарної відповідальності притягнуто 5 провідників локомотивних депо Стрий, Мукачеве, Здолбунів, 3 провідників локомотивних депо Стрий, Коломия позбавлено преміальної оплати, з одним провідником депо Коломия розірвано контракт.

Орися ТЕСЛЮК

## Чи прийде безробіття на станцію Ковель?

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Продовження робіт залежить від надходження кабелю та іншого обладнання, – говорить Анатолій Кулик. – Зараз на станції Ковель будівельно-монтажний поїзд продовжує копати траншеї і укладати лотки. Маємо надію, що до кінця цього року першу чергу централізації буде завершено, принаймні вкладання кабеля хотілося б провести у теплу пору року.

На такому об'єкті, як станція Ковель, питання централізації стояло давно і його потрібно вирішити насамперед для гарантування безпеки руху поїздів.

**Чи загрожує централізація станції звільненням її працівникам?** Із цим питанням ми звернулися до начальника станції Раїси Самчук.

– Із впровадженням електричної централізації 80 чергових стрілочних постів буде звільнено із займаних посад, але не із залізниці. Усім людям ми запропонуємо вакантні місця на станції. Над працевлаштуванням цих людей ми нині активно працюємо. Після вводу на станції першої черги електричної централізації, ми працевлаштуємо 41 особу. Зокрема, нам потрібно 5 складачів поїздів, 2 регулювальника швидкості руху вагонів, чергового гірки, 5 чергових по парку, 5

операторів при черговому по станції та 23 сигналісти. Протягом року четверо наших працівників підуть на заслужений відпочинок, а 20 працюватимуть до вводу 2-ї черги електричної централізації. Тож вивільненню підлягатиме лише 15 осіб. Але нині на станції Ковель є вакантні посади, скажімо, в цеху громадського харчування.

Інженер з охорони праці, голова профкому станції Ковель Галина Олексюк додала, що перекваліфікація на посади сигналістів вже відбувається.

– Люди такий стан справ сприйняли спокійно, адже їх не виганяють на вулицю, та й після перекваліфікації вони отримуватимуть більшу заробітну плату. Наразі є проблеми із 15 особами, які мають лише середню освіту і певний стаж роботи. Наприклад, є працівник 1954 року народження з середньою освітою та стажем роботи 26 років. Він уже не підлягає перекваліфікації, але ж допрацювати до пенсії потрібно. Тому пропонуємо працевлаштування в цеху громадського харчування. Звісно, заробітна плата в цеху є нижчою – приблизно 470-500 гривень. Та в даному випадку це все ж вихід зі становища. Крім того, можливо, когось вдасться працевлаштувати на інші підприємства залізниці.

Дмитро ПЕЛИХ

## Парк електропоїздів оновиться і помолодшає

Укрзалізниця продовжує реалізацію програми модернізації та оновлення рухомого складу приміських електро- та дизель-поїздів. Упродовж цього року на ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод» (КВРЗ) планується модернізувати 35 електропоїздів постійного і змінного струму. 18 дизель-поїздів пройдуть капітальний ремонт на ВАТ «КВРЗ», підприємстві «Експрес» у Жмеринці та Конотопському заводі з ремонту дизель-поїздів. Крім цього, за планом капітальні інвестиції у 2007 році на залізничних магістралях має з'явитися 14 електропоїздів та 3 дизель-поїзди.

Модернізація одного електропоїзда на ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод» триває 2-2,5 місяці. При виконанні капітального ремонту використовуються нові, негорючі матеріали, встановлюються більш зручні сидіння, вікна, виконані за сучасними технологіями, нові санвузли. У складі нових електричних є вагон-бар, купе провідника, зручні ергономічні крісла, вагони обладнані трьома тамбурними виходами, жалюзі, телевізорами. Модернізація подовжує термін експлуатації поїзда на 15 років і коштує втричі дешевше, ніж новий поїзд. Відновлення електропоїзда, що складається з 10 вагонів, коштує 5,5 млн грн, а відновлення дизель-поїзда – близько 2,5 млн грн.

Управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ