

“Є надія, що залізничну галузь очікує стрімкий розвиток”

Люди робітничих професій – здебільшого, не надто говірки. Вони звикли більше працювати – менше говорити. Але кожен з них цікавиться подіями в країні, на залізниці, має з приводу цього свою думку. Із виступом Генерального директора Укрзалізниці Володимира Козака “За рік створена надійна економічна основа для дальшого розвитку ключової галузі країни”, опублікованим нещодавно у газеті «Магістраль», де подано коментарі з приводу останніх резонансних подій, ознайомилися багато залізничників. Інтерв’ю Володимира Козака викликало жваве обговорення у трудових колективах Львівської залізниці. З цього приводу спілкуємося з працівниками локомотивного депо Львів-Схід – слюсарями Романом Вовком, Іваном Бідаком, Ігорем Вовком, бригадиром Мирославом Балонем, заступником начальника депо з експлуатації Володимиром Федорак, старшим майстром Юрієм Дейдеєм, машиністом Валерієм Яремком.

Кор.: Чи відчувли ви у депо ті зміни, які відбуваються у галузі?

Володимир Федорак: Звичайно. Львівська залізниця оновлюється і розвивається. І наші працівники роблять свій внесок у цей процес. Наприклад, слюсари депо Андрій Гошко, Роман Квасниця брали участь у прокладанні швидкісного залізничного маршруту Львів-Здолбунів. Разом з магістраллю оновлюється і розвивається наше підприємство. Після ремонту значно краще виглядає будівля цеху експлуатації, сучасний вигляд має територія підприємства. Але хотілося би більшого. На сьогодні наші локомотиви морально та фізично застаріли. До них нема запчастин. Не відповідають європейським вимогам вагони.

Валерій Яремко: Треба поліпшувати умови праці локомотивників. Коли надворі спека – у кабіні локомотива страшенно гаряче, а коли холодно, то й локомотивна бригада мерзне. Необхідна нова техніка.

Юрій Дейдей: Настав час розробити свій вітчизняний маневровий локомотив і почати його будувати. Віряться, що і до цього дійдуть руки. Оптимізму додають результати, яких досягли залізниці України за останній період. Магістралі уже почали вкладати кошти у закупівлю рухомого складу, колійних машин, пасажирських



вагонів, оновлення колій. Вкладуть кошти і у будівництво українського маневрового локомотива.

Володимир Федорак: Є таке старе прислів’я, що кравець повинен шити одяг, а швець – взуття. На жаль, було й таке, що залізничною галуззю керували некомпетентні особи. Сьогодні ж її очолює фаховий залізничник Володимир Козак. Судячи з того, що зроблено під його керівництвом за останній рік, галузь очікує стрімкий розвиток. Запорукою цього є підтримка Укрзалізниці Урядом в питаннях реформування, масового оновлення рухомого складу.

Кор.: З когорт залізничників-професіоналів і начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий.

Володимир Федорак: У його керівництві відчувається впевненість і твердість. Мені довелося бачити, як він спокійно, без паніки діяв на ліквідації наслідків фосфорної аварії – чітко проводив планування, ставив завдання, які беззастережно виконувалися.

Кор.: Коли мова зайшла про аварію під Ожидовом, то доречно буде сказати дещо більше. Причини її виникнення і наслідки ще до офіційних висновків фахівців взялися коментувати деякі політики. Вони безпідставно звинувачували у всьому залізничників і цим самим намагались здобути на цій надзвичайній події політичний капітал.

Валерій Яремко: У якості виконуючого обов’язки машиніста-інструктора я брав участь у ліквідації наслідків цієї аварії. На місці довелося почути багато версій про причини її виникнення. Та здоровий глузд підказував, що треба усе ж дочекатись офіційних висновків. Тому дуже дивувало, що окремі політики дозволяли собі го-

ворити казна-що. Залізничників цей ганебний факт дуже обурив, адже своїми безвідповідальними заявами ці політики завдали залізниці шкоди, яка може вилитися у матеріальні збитки. На сьогодні уже є результати офіційного розслідування причин аварії, підтверджені висновками незалежних експертів. З них випливає, що до катастрофи призвели порушення норм завантаження фосфору. Але особи, які нас тоді оббрівали, сьогодні мовчать про це і вибачатися перед трудовим колективом залізниці не поспішають.

Кор.: Кабінет Міністрів передбачив протягом нинішнього року підвищити зарплату працівникам залізниці на 25 відсотків. За 7 місяців її уже підвищено на 22,5 відсотка. Тож, у середньому, за рівнем зарплати в Україні залізничники перемістилися з 14 місця на 8. Чи ви відчувли це підвищення?

Роман Вовк: Ствердно на це питання, мабуть, відповіли б працівники локомотивних бригад, у яких зарплата вища від нашої. Очікуємо, що невдовзі позитивну відповідь на це питання зможемо дати і ми – ремонтники.

Іван Бідак: Як кваліфікований слюсар з багаторічним стажем роботи, я сьогодні заробляю півтори тисячі гривень на місяць. У порівнянні з минулим роком, моя зарплата зросла на 300 гривень. Але ж і ціни суттєво зросли... Тож грошей усе-таки не вистає.

Мирослав Балонь: В інтерв’ю Генеральний директор Укрзалізниці зазначив, що розробляється програма закріплення молодих спеціалістів у галузі, якою передбачається соціальний захист молоді, зокрема, забезпечення її житлом, медичним обслуговуванням. Це додає оптимізму.

Мирослав БУРКОВИЧ
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Зі Львова до Рівного за дві з половиною години...

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Урочисто зустрів Рівненський вокзал перших пасажирів рейкового автобуса, гостей міста, офіційну делегацію залізничників на чолі з першим заступником начальника залізниці Богданом Піхом. Богдан Петрович привітав мешканців Рівного та колега-залізничників з відкриттям нового – комфортного і швидкісного – виду сполучення: “Нині далеко не всі країни Західної Європи, в т.ч. Німеччина й Польща, мають повністю обладнані таким видом сполучення місцеві лінії. Там цей процес перебуває у стадії розвитку. Отже, і ми у цьому аспекті не відстаємо від європейських залізниць, – зазначив Богдан Піх. – На нашій залізниці вже експлуатуються два рейкових автобуси. У планах Укрзалізниці на наступний рік – закупити ще чотири одиниці такого рухомого складу. Думаю, що у цього виду транспорту перспективне майбутнє, адже комфорт для пасажирів під час подорожі, великі панорамні вікна, кондиціонер і головне, звичайно, швидкість. Сьогодні 2 години 25 хвилин на подорож від Рівного до Львова – далеко не межа можливостей рейкового автобуса. Наприклад, під час відкриття дільниці Львів-Здолбунів такий рейковий автобус розвивав швидкість до 170 кілометрів на годину. Це перший результат освоєння 165 мільйонів гривень капіталовкладень на дільниці Львів-Здолбунів. Далі швидкість вантажних і пасажирських поїздів буде перегля-

датися у бік збільшення. У нас є серйозні плани щодо закупівлі нового рухомого складу. Це не лише рейкові автобуси, а й кілька десятків пасажирських вагонів.

Пасажирам, які будуть користуватися цим новим видом транспорту, хоча побажати зеленого світла у дорозі та комфортних, безпечних подорожей. І якщо кількість пасажирів на цьому напрямку значно зросте, у нас є можливість з часом ввести спарену одиницю рейкового автобуса. Адже завод у Бидгощі (Польща) випускає й такі модифікації”.

Своїми враженнями від першої подорожі рейковим автобусом поділилися і пасажири. Лариса Михайлівна, постійний пасажир напрямку Рівне-Львів: “Хочу зазначити, що подорожувати у салоні рейкового автобуса швидко, вигідно і зручно. Електрикою удвічі довше та й самі знаєте – що таке поїздки у наших електричках. Донедавна я їздила до Львова пасажирським потягом, що проходить через Рівне. За ціною практично те саме – 32 гривні, а от за витратами часу та рівнем комфортності немає жодних порівнянь. Дуже добре, що рейковий автобус їде без зупинок. Не знаю, з якою швидкістю рухався наш потяг, але враження дуже приємне: вагон не розхитується, не смикається, у ньому тепло, чисто і крісла дуже зручні. Словом, я роблю свій вибір на користь рейкового автобуса”.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО



Дільниця Львів-Здолбунів: це варто побачити

Краще один раз побачити, аніж сто разів почути. Саме така нагода випала начальникам станцій, що розташовані на дільниці Львів-Чоп, та керівникам всіх дистанцій колії. Минулого тижня для них було організовано показовий об’їзд дільницею швидкісного руху Львів-Здолбунів. Про враження від побаченого вони мали розповісти у своїх трудових колективах.

Оскільки в планах залізниці – модернізація дільниці від Львова до Чопа, то такий захід мав на меті ознайомити керівників підрозділів із результатами напруженої тримісячної роботи. Учасники об’їзду мали змогу відчувти

не лише якість залізничного полотна, а й побачити нові виробничі приміщення, де залізничникам створено належні умови для праці та відпочинку. Для огляду зупинялися на станціях Підбірці, Красне, Броди, Радивилів та у Здолбунові.

На зворотному шляху заступник начальника залізниці з економічних питань Юрій Іщук розповів про економічне підґрунтя модернізації дільниці Львів-Здолбунів. Також він зазначив, що цілком виваженим та логічним кроком цієї справи стане продовження впровадження швидкісного руху на дільниці Львів-Чоп. Тож збільшення швидкості на всьому транспортному коридорі Чоп-Здолбунів – вигідна пропозиція для залучення нових клієнтів.

Після завершення поїздки учасники поділилися своїми враженнями:

Олександр Пушкаш, начальник станції Чоп:

– У 1999-2000 роках на станції Чоп зробили невеличку реконструкцію. Проте, після побаченого на дільниці Львів-Здолбунів, різниця відчувається одразу. Тоді наші будівельники ще тільки вчилися будувати. А сьогодні я бачу результат роботи професіоналів. Реконструкція вокзалів та станційних комплексів витримана в одному стилі, хороши стан колії. Загалом, вчитися є чому, і ми з нетерпінням чекатимемо на початок модернізації дільниці Львів-Чоп. У планах – реконструкція міжнародного вокзалу в Чопі, але, крім цієї станції, є ще величезні об’єкти роботи і в Батьово, і в Мукачевому.

Валентина Замесо́ва, начальник станції Щирець:

– Під час поїздки склалося враження, що побувала за кордоном. Прекрасні умови праці, видно, що люди задоволені. Але все побачене навіть не варто порівнювати з тим,

що є, наприклад, на станції Щирець. Тож сподіваюся, що невдовзі і у нас буде красиво та комфортно, а може й ще краще.

Результати поїздки коротко підсумував Головний ревізор із безпеки руху Євген Талоха:

– Після відкриття роботи на дільниці Львів-Здолбунів не завершується. Залишилося значно важче завдання – зберегти все це. Будь-яке робоче місце має бути не лише справним, а й охайним та чистим.

Проїхатися дільницею Львів-Здолбунів корисно не лише для начальників станцій та керівників дистанцій колії. Такий захід можна було б організувати і для керівників середньої ланки, щоб працівники подивилися на якість виконаних робіт і на культуру роботи.

Ірина МИКОЛАЄНКО