

Вектори життя

Нещодавно перший заступник начальника ДТГО "Львівська залізниця" Богдан Піх зустрівся зі студентами Львівського технікуму залізничного транспорту.

— У наш непростий час перед будь-яким майбутнім спеціалістом виникає запитання майбутнього працевлаштування та кар'єрного росту.



Та можу з повною відповідальністю повідомити, — наголосив у своєму виступі Богдан Піх, — що практично всі випускники технікуму, що успішно складуть випускні іспити, пройдуть виробничу практику та покажуть високий результат при тестуванні, гарантовано отримають роботу. Львівська залізниця, по-своєму унікальне підприємство, бо розташована на території семи областей

Західної України, тут діє сімнадцять міжнародних прикордонних переходів. Ми маємо кордони з шістьма державами, чотири з них належать до Євросоюзу. Це обумовлює високі вимоги до наших спеціалістів, які мають змогу отримати унікальний досвід.

Сьогодні вже узаконюється процедура тестування студентів-третьокурсників спеціальною комісією залізниці. З усіма, хто отримає позитивні оцінки, буде укладено угоду на проходження виробничої практики. Суттєвим моментом є те, що практика буде з оплатою праці. Після успішного проходження практики гарантується працевлаштування.

Суттєвим моментом для кожного молодого спеціаліста є житло. На жаль, державна соціальна політика не дозволяє підприємствам будувати житло для своїх працівників. В країнах Західної Європи цю проблему також покладено на плечі працівників. Там роботодавець лише забезпечує доброю зарплатою, що дозволяє працівникам придбати житло. Зусилля нашої залізниці будуть скеровані на те, щоб фаховий молодий спеціаліст міг розраховувати на отримання пільгового кредиту на житло.

Нинішній рік приніс хорошу тенденцію зростання технічного забезпечення залізниці. Цей показник зріс на 325%. В грошах це — 1 мільярд 150 мільйонів гривень. В основному кошти вкладаються в інфраструктуру: ремонт колії, службових приміщень, придбання рухомого складу, розробку нових інформаційних технологій. Зокрема, багато сьогоднішніх випускників почнуть свою роботу на автоматизованих робочих місцях. Робота з технікою є і легкою і важкою. З одного боку, це зменшення помилок, з іншого — висуваються нові вимоги до знань інформаційних технологій.

Сьогодні ми зустрічаємося з явищем, коли колеги з країн євроспільноти починають дедалі активніше цікавитися нашими молодими тех-

нічними спеціалістами. Вимоги до них визначені чітко: знання кількох іноземних мов, хороші професійні навички та практика за спеціальністю 1-2 роки. Саме таких фахівців готові взяти на стажування, а потім і на кількарічний контракт залізниці Польщі, Греції, країн Прибалтики, видаючи їм відповідні європейські сертифікати. Зрозуміло, що такий фахівець після завершення контракту повертається в Україну з великими перспективами кар'єрного росту.

Я сподіваюся, що в недалекому майбутньому наша країна стане членом Євросоюзу. До цього моменту Україна повинна мати передову економіку і висококласних спеціалістів. Локомотивом на цьому шляху повинна стати залізниця та її молоді кадри, — зазначив Богдан Піх у розмові зі студентами.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО



3 редакційної пошти

У подяку - сімейна реліквія

"За велику радість, що прийшла в нашу сім'ю з отриманням квартири у новообудованому 35-квартирному будинку, що в місті Ужгород, висловлюємо щирі подяку керівництву Львівської залізниці в особі начальника залізниці Михайла Мостового та голови дорпрофсожу Андрія Сенишина". Такий лист надійшов на адресу редакції від родини Ковачів, яка нещодавно отримала квартиру в Ужгороді. Родина залізничників чотирьох поколінь у листі дякує за якісно виконані будівельні роботи всім будівельникам, які в стислі терміни впоралися з нелегкою роботою.

У подяку родина Ковачів передала до Музею історії Львівської залізниці сімейну реліквію — посвідчення першого залізничника родини — Ковача Йозефа, видане Королівською Австро-Угорською та Боснійською залізницею у 1910 році.

"Щоб зустріти вогонь у всеозброєнні"

Пожежники тренувалися та демонстрували нову техніку

Перекинута цистерна горіла поряд з колією. Палаючі нафтопродукти розтікалися по землі, загрожуючи вогнем сусідній цистерні, яка стояла на колії. Аварійна ситуація виникла на електрифікованій ділянці... На щастя, цього разу обидві цистерни були порожні, виконуючи роль декорацій на навчаннях пожежного поїзда станції Львів. Це дійство відбувалося на полігоні відбудованих поїздів, що поблизу львівського житлового масиву Рясне-2. Спостерігали за роботою залізничних пожежників перший заступник начальника залізниці Богдан Піх, заступник начальника залізниць-головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту Євген Талоха, проректор Львівського державного університету безпеки життєдіяльності Василь Ковалишин, представники засобів масової інформації та інші.

...До епіцентру аварії наближається червоний потяг. Після розвідки місця аварії, його особовий склад заходився гасити пожежу. Одягнені у захисний бойовий одяг — тепловідбивні костюми та апарати захисту органів дихання — вогнеборці швидко подали від пожежного поїзда дві рукавних лінії. Пожежу було оперативно локалізовано і погашено.

Наступним етапом навчань стала демонстрація сучасних засобів пожежогасіння. Першою своєю можливістю показала пінна установка, розроблена Львівським державним університетом безпеки життєдіяльності. Її комбінований ствол ПЛСК-700 подає 700 літрів піни за хвилину на відстань 20 метрів. За лічені хвилини він може заповнити



нею площу близько 120 квадратних метрів. До ствола додаються спеціальні водяні насадки. Ця установка ефективно працювала при гасінні пожеж в Ожидові та на вулиці Пластовій у Львові, де горіли цистерни з бензином. Наступною було продемонстровано розроблену працівниками пожежного поїзда станції Львів віяльну насадку, яка створює водяну завісу і призначена для захисту пожежників від вогню та диму.

«Сьогодні було продемонстровано останні розробки первинних засобів пожежогасіння, які сертифіковані та ліцензовані у нашій державі, — каже Богдан Піх. Такі навчання і ознайомлення людей із сучасним обладнанням пожежогасіння треба проводити на кожному великому підприємстві залізниці. Продемонстрована сьогодні сучасна техніка є ефективною і цікавою. І ми на залізниці повинні обов'язково забезпечити нею усі пожежні поїзди та багато пожежонебезпечних об'єктів. Більшість із присутніх пожежників бачили, як працює ця техніка і самі її використовували на пожежах у Ожидові та на Підзамчі у

Львові. За більш ніж 30 років моєї праці на залізниці це перші пожежі такого масштабу. Тому нам треба бути готовими у будь-який час зустріти вогонь у всеозброєнні.

Залізниця вже закупила такі ж засоби індивідуального захисту пожежників, якими користувались працівники МНС на гасінні пожежі в Ожидові. Тому наші вогнеборці готові загасити пожежу усім наявним сучасним обладнанням».

Усі дванадцять пожежних поїздів залізниці вже оснащені сучасною технікою, але ще залишилось замінити старі мотопомпи новими та значно потужнішими.

«У 1980-90-х роках на Львівській залізниці щорічно траплялося 30-40 пожеж, — каже заступник начальника служби воєнізованої охорони Львівської залізниці з пожежного нагляду Федір Курус. — Керівництво залізниці багато зробило для гарантування пожежної безпеки, внаслідок чого вдалось знизити кількість пожеж до 3-6 випадків на рік. Аварія в Ожидові була серйозним випробуванням для багатьох служб, у тому



числі й пожежної охорони. Під час її усунення ми бачили свої досягнення і слабкі сторони.

Після аварії в Ожидові було проведено тендер на придбання засобів захисту органів дихання — ізолюючих протигазів АСВ-2. На це було витрачено 210 тисяч гривень. Зараз укладається угода на придбання двох компресорів для підзарядки цих

залізниці брали участь у проведенні міжнародних навчань «Партнерство заради миру» у селищі Шкло. А також у міжнародних навчаннях з підрозділами країн блоку НАТО. У всіх випадках наші пожежники показали себе позитивно і навіть отримали подяку від бригадного генерала США».

Ігор ПАРФЕНЮК
Фото автора та Юрія ЮХНИЦЬКОГО

