

Є традиції, які не можна забувати

У локомотивному депо Львів посвятили у машиністи 16 працівників

Дванадцятого жовтня у актовому залі локомотивного депо Львів було людно та урочисто. Вільні від рейсів машиністи зібралися тут, щоб прийняти у свої лави молоде поповнення. Давню традицію посвятити у машиністи у депо вирішили відродити торік. Привітати колег прибули перший заступник начальника служби локомотивного господарства залізниці Володимир Михайлишин, колишній начальник депо Володимир Бей та 92-річний ветеран підприємства Василь Сурков.



Розпочинаючи урочисті збори, заступник начальника депо з експлуатації Володимир Федорак коротко розповів про роботу підприємства за 9 місяців та підбив підсумки навчального року. «У локомотивне господарство приходять працювати молоді освічені люди, – каже Володимир Федорак. – Багато хто з них вже здобув вищу освіту. Наприклад, у нашому депо працює 25 машиністів з вищою освітою, а решта – із середньою технічною. Немає нікого, хто закінчив лише ПТУ».

Залізниці необхідні нові маневрові та магістральні українські локомотиви, які потребуватимуть вищого рівня кваліфікації від машиністів. Тому в депо зараз готують молодих спеціалістів, які стануть гідною заміною ветеранам. Велика роль у підготовці нових кадрів належить і вісьмом машиністам-інструкторам, які працюють на підприємстві. Активно впроваджується у депо комп'ютеризація. Серед іншого, встановлено комп'ютер у чергового-нарядника, впроваджуватимуться АРМі нарядника та чергового по депо. «Надзвичайно складна робота – готувати кадри, – продовжує

Володимир Федорак. – У нашого депо хороші перспективи, але для їхньої реалізації потрібно виховувати кадри. По-перше, необхідно дивитися на кілька кроків уперед, по-друге – вірити людям. Для гарантування безпеки руху кадрове питання я б поставив на перше місце. У наш час загальної комп'ютеризації все більшого значення набуває людський фактор. Тому треба приділяти більше уваги психологічній підготовці машиністів. Ну, і технічній, звичайно. А ще нашим людям потрібно створювати свято, тому ми й вирішили відродити давню традицію урочистої посвяти машиністи. Це дуже важливо». У локомотивному депо Львів цього року 16 працівників стали машиністами і 17 – помічниками машиніста. Молоді першозимники вже пройшли навчання і склали відповідні іспити.

«Приємно, що у депо відродили традицію посвяти у машиністи, – каже перший заступник начальника служби локомотивного господарства Володимир Михайлишин. – Згадую 1988-1989 роки, коли почались масові зменшення обсягів перевезень і кваліфікованим машиністам зі стажем довелося підшукувати іншу

роботу. Машиністи ставали провідниками, слюсарями, освоювали інші професії. Боляче було на це дивитись. На щастя, зараз ситуація змінилась – відчутно зросли обсяги перевезень, праця машиніста знову стала потрібною. Але ще не повністю у нас укомплектований штат машиністів. Це призводить до появи понаднормових годин, які є основною проблемою експлуатації. Зриваються графіки відпусток, виникають інші проблеми. Утім, бажаю молодому поповненню зеленого світла, щоб молодь гідно продовжувала кращі традиції своїх попередників і у всьому рівнялась на ветеранів».

Василь Сурков у 1945 році прибув молодим машиністом у тодішнє

локомотивне депо Львів-Схід за наказом Міністерства транспорту СРСР з Московської залізниці. Працював він на цьому підприємстві до 1970 року спочатку машиністом паровоза, а з 1961 року – електрички. «У ті часи машиністи не закінчували інститутів, мало хто мав середню технічну освіту, – згадує ветеран. – Я, наприклад, закінчив у ті часи лише ФЗУ. Коли сюди приїхав, у депо Львів-Схід не було майже нічого, хіба що паливний склад та канава для заправки паровозів водою. З того часу тут відбулись разючі зміни – я був би щасливий працювати на такому підприємстві. І машиністи зараз молоді, гарні, освічені».

Про особливості праці локомотивної бригади нагадав Володимир Бей. «Однією з найбільших небезпек для машиніста є сон на робочому місці, – зауважив Володимир Володимирович. – Тому треба рішуче з цим боротися. На роботі треба думати про роботу, тоді все у вас буде нормально».

У цей день молоді машиністи отримали нові погони, значки класності та «Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України», які підкреслюватимуть їхню приналежність до залізничної еліти.

Ігор ПАРФЕНЮК

На фото: ветерани та молоді машиністи локомотивного депо Львів
Фото автора

Начальник інспекції з контролю за якістю продукції
Володимир СТЕПАНЮК:

“У питаннях якості ми привчаємо постачальників до дисципліни”

Підсумки восьми місяців 2007 року наочно довели, що вхідний контроль якості продукції на залізницях допомагає зменшити наші витрати та дисципліну постачальників. Система вхідного контролю якості продукції запроваджена на залізницях з 2001 року. Два останні роки інспекцію очолює Володимир Степанюк. Сьогодні він розповідає про основні напрями роботи та проблеми.



– Володимире Васильовичу, які зміни відбулися в роботі вашого підрозділу за попередні місяці?

– Ми працюємо за планом, а щодо змін, то, на мою думку, одне з досягнень полягає в тому, що нашу інспекцію стали більше поважати у підрозділах. Якщо кілька років тому інспекторів зустрічали у підрозділах, як чергову комісію, яка прийшла відволікати від основної роботи, то сьогодні становище докорінно змінилось. Керівництво підрозділів розуміє, що інспекція може допомогти вчасно виявити та не допустити до використання неякісну продукцію.

Нам вдалось налагодити роботу комісії із вхідного контролю безпосередньо у службах. У кожній з них призначені відповідальні спеціалісти, затверджені відповідними наказами, з якими працюють наші інспектори. Намагаємось організувати роботу системи вхідного контролю так, щоб вона велася не на папері. Зокрема, більше уваги приділяємо проведенню технічних навчань, забезпеченню

підрозділів засобами вимірювальної техніки, наданню методичної допомоги. Крім того, беремо безпосередню участь у прийомі продукції, що надходить у підрозділи залізниці, у роботі двосторонніх комісій з перевірки якості продукції. Залучаємо до цієї роботи відповідальних спеціалістів служб.

– Що ж спричинило такі зміни?

– Ринкові умови змусили всіх уважно рахувати свої прибутки і витрати, змінилася психологія на місцях. Тепер із студії селекторних нарад Управління залізниці проводяться щоквартальні наради, які веде заступник начальника залізниці. На них присутні всі керівники служб, заслуховуються у селекторному режимі керівники підрозділів, де виявлено недоліки в роботі комісії з вхідного контролю якості продукції.

– Де сьогодні найбільше проблем?

– У минулому році, зокрема, були

проблеми у колійному господарстві з якістю залізобетонних шпал виробництва Гніванського, Коростенського та Запорізького заводів залізобетонних шпал. Нині є проблеми з якістю отриманого вугілля до нового опалювального сезону, постачальником якого є ЗАТ «Енерготехкомплекс» (м. Київ) та торговий дім «Славута» (Донецька обл.). Під час перевірки якості вугілля в хімічній лабораторії залізниці трапляються випадки виявлення завищеної зольності (менша теплотворність вугілля), наявність домішок породи в окремих вагонах.

Головна причина постачання неякісної продукції полягає у невідповідності ціни і якості. Наочним прикладом може слугувати діюча процедура державних закупівель – відкриті торги зі зниженням ціни, що змушує постачальника доставляти товар далеко не найкращої якості.

Із впровадженням системи вхідного контролю за якістю продукції на залізницях ставлення постачальників радикально змінюється. Адже за кожен випадок постачання неякісної продукції застосовуються відповідні санкції, передбачені в умовах договору. Це стимулює постачальників та виробників постачати більш якісну продукцію.

Ще одне «вузьке місце» – якість спецодягу та спецвзуття для працівників залізниці. Були випадки, коли під час експлуатації тканина, з якої він виготовлений спецодяг, давала усадку більше, ніж встановлено нормами. Були нарікання на якість спецрукавиць, які виробляє наш залізничний побуткомбінат. Через неодноразові

нарікання на якість спецодягу та спецвзуття керівництво залізниці прийняло рішення створити спеціальну комісію, куди увійшли представники галузевих служб, дорпрофсожу та працівники, які користуються цим одягом і взуттям. Комісія здійснює свою роботу безпосередньо на складах, куди надходить спецодяг та спецвзуття для потреб усіх підрозділів залізниці. Були непоодинокі випадки виявлення браку. Тож сьогодні якість цих груп товарів значно поліпшилась. Позитивний до-

нання капітального ремонту рухомого складу. Ми контролюємо їх у документальному та електронному вигляді за допомогою бази «АРМ Договір». Вказівкою по залізницях запроваджено єдині вимоги до тексту договорів та тендерних документів щодо якості продукції.

На жаль, сьогодні ми постійно стикаємось з недосконалістю законодавства про державні закупівлі. Проблема в тому, що в Законі про іпотечну є ціна, а не якість продукції.

• За вісім місяців 2007 року перевірено якість продукції, що підлягає вхідному контролю, на суму 268 млн грн. З неї було призупинено до використання 102 позиції на суму 8 млн грн., в тому числі, забраковано продукції на суму 4,5 млн грн., що становить 2,2 відсотка від перевіреної.

• За результатами діяльності системи вхідного контролю на залізницях за 8 місяців 2007 року замінено браковану продукцію на продукцію відповідної якості на суму 365 тис. грн., усунуто дефекти виробником на суму 3,1 млн грн., повернуто виробникові на суму 359,8 тис. грн., знижено вартість продукції на суму 55,9 тис. грн.

свід роботи комісії відзначено постановою Ради профспілок залізничників і транспортних будівельників України.

– Розкажіть, будь ласка, про заходи, що допомагають виявляти неякісну продукцію.

– У першу чергу, це чітке формулювання вимог до якості продукції при укладанні договору з постачальником або при підготовці тендерної документації. Тому одне з основних завдань нашої інспекції – погодження проектів договорів та перевірка виконання укладених договорів щодо якості продукції. Сьогодні через нашу інспекцію проходить більшість договорів на придбання продукції та вико-

тому під час тендерів якість відступає на другий план і право на постачання здобуває той, хто пропонує нижчу вартість. Свого часу ми формулювали вимоги до тендера на закупівлю зимового спецодягу і знову зіткнулися з цією проблемою.

Отже, як бачимо, від злагодженої роботи інспекції з контролю за якістю продукції, галузевих служб та їх підрозділів безпосередньо залежить оптимізація витрат на придбання продукції та забезпечення безпеки руху, вимог охорони праці й надання якісних послуг з перевезення пасажирів і вантажів.

Олександр ГЕРШУНЕНКО