

Борис РУДНИЦЬКИЙ: “Залізниця навчила мене сумлінно ставитися до роботи”

Зміна поколінь – невід’ємний процес, що відбувається в кожному колективі, у будь-якій сфері життя, однак, не завжди минає гладко. Правильно його організувати, провести за мінімальних кількісних і якісних втрат – завдання не з легких, особливо на залізниці, яка функціонує за умови чіткої, злагодженої роботи кожного її працівника. Сьогодні на Львівській магістралі працює чимало людей, чий професійний досвід вимірюється не одним десятком років. Звичайно, керівництво залізниці зацікавлене, щоб досвідчені працівники якнайдовше служили спільній справі, проте, час невблаганний, і, зрештою, настає черга молодих. Тому важливо, щоб вони розпочинали свою професійну діяльність не з чистого аркуша, а скориставшись знаннями і підтримкою старших колег. Серед залізничників, чий досвід становить значну частку в скарбниці залізниці, – фахівець з будівельних засобів апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту Борис Рудницький. 20 липня 2007 року виповнилось 50 років з того часу, як Борис Олексійович прийшов працювати на залізницю.

У середині 50-х, після закінчення школи, юнак приїхав з Помор’я (тоді ще районного центру) “підкоряти” Львів. Перша спроба була невдалою. Серед студентів, зарахованих на навчання в Політехнічний інститут, прізвища Рудницького Б.О. не виявилося. Борис Олексійович пригадає, як голова приймальної комісії спитала його: “Хто ви за націоналіст?” Її здивувало те, що в атестаті навпроти алгебри, геометрії, тригонометрії стояли п’ятірки, у той час, як російську, українську та німецьку мови «замікали» скромні трійки.

– Повертатися додому мені було соромно, – розповідає Борис Рудницький. – Тому вирішив вступити на навчання в училище №52, а згодом – у залізничний технікум. Почав свою діяльність в депо Львів-Захід з кочегара паровоза. Потім працював на тепловозі, електровозі. Будучи машиністом першого класу, водив пасажирські і міжнародні поїзди через карпатський перевал. До речі, працюючи машиністом паровоза, тепловоза і електровоза першого класу, до всіх іспитів готувався самотужки, без будь-яких курсів.

Про хист до навчання свідчить і той факт, що за весь курс навчання у Дніпропетровському інституті інженерів транспорту (6 років на заочній формі) у студента Бориса Рудницького не було жодного “хвоста”, а диплом інженера він захистив на «відмінно». У 1980 році Борис Олексійович обійняв посаду машиніста-інструктора локомотивних бригад, а в 1983-му призначений заступником начальника локомотивного депо Львів-Захід.

У 1984 році Борис Рудницький прийшов в управління Львівської залізниці ревізором з

безпеки руху у локомотивному господарстві. У лютому 1992 року обійняв посаду заступника головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту (з будівельних засобів). Працювати у той перехідний період було нелегко – система бартерів, взаємозаліків тощо не сприяла стабільній роботі. Попри це, з 1992 по 2003 роки фактично з нуля було зведено нові бази будівельних поїздів із комфортними санпосткомплексами на станціях Мукачеве, Королево, Стрий, Хриплин і Самбір. Внесок Бориса Олексійовича Рудницького у цей масштабний процес у 1996 році відзначено знаком “Почесному залізничнику”.

Отож, даремно під час нарад у главку, коли іншим залізничникам “дають на горіхи” за продовжені строки капітального ремонту кранів, нашу ставлять у приклад, де повністю завершено капітальні ремонти кранів у всіх будівельних поїздах. Нещодавно у гості до нас приїжджала делегація Південної залізниці для того, щоб вивчити систему роботи будівельних поїздів нашої магістралі і запровадити її у себе.

У 2004 році після виходу на пенсію Борис Олексійович перейшов на викладацьку роботу в технічну школу залізниці, де готував машиністів електровозів і вантажопідіймальних кранів. Але в 2005 році керівництво апарату головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту відкликло його з технічної школи для подальшої роботи з будівельними засобами залізниці.

– **Борисе Олексійовичу, скажіть, будь ласка, чи важче зараз гарантувати безпеку руху поїздів у порівнянні з минулими часами?**



– Рух поїздів колись був значно інтенсивніший, тому, мабуть, і непередбачуваних випадків траплялося більше. Якщо зараз за потреби колійникам надають для проведення ремонту “вікна” тривалістю добу-дві, то колись про це годі було мріяти. Пригадую, у 1985 році поблизу Здолбунова трапився схід цистерн. Приїжджаємо на місце події – одна цистерна перевернута боком, з неї виходить газ, в іншій до хрестовини розпоролось котел і звідти витікає солярка. Шум, галас, довкола тих “радників” позбиралося, які, м’яко кажучи, найменшого уявлення про такі речі не мають, але всі наперейми “радіють”, як ліквідувати наслідки аварії. А тодішній начальник будівельного поїзда Здолбунів Євген Коцюбинський узяв гучномовець і командним голосом умить усіх порозганяв. Це був спеціаліст високого класу. Під його керівництвом швидко ліквідували наслідки аварії. До речі, згодом громада Здолбунова обрала Євгена Коцюбинського мером міста.

– **Тема становлення молодих керівників у підрозділах залізниці залишається актуальною і сьогодні. Яким, на Вашу думку, повинен бути процес адаптації молодого керівника?**

– Коли молодую людину призначили керувати підрозділом і кинули напризволяще, це не призведе до добра. Разом із тим, я категорично не погоджуюсь із думкою, яку часто можна почути від старших людей, мовляв, ми, на відміну від теперішнього молодого покоління, були розумнішими, ініціативнішими тощо.

Це неправда. Якщо людина хоче працювати, вчитися – усе в неї вийде. От, скажімо, сьогодні будівельний поїзд Королево очолює молодий керівник. Він працював майстром у будівельному поїзді Мукачеве, придивлявся до методів роботи, переймав досвід у начальника цього будівельного поїзда, досвідченого чоловіка, колишнього начальника локомотивного депо і старшого ревізора локомотивної служби Степана Поповича. Коли випала нагода самому очолити будівельний поїзд у Королево, він уже зі знаннями узявся за цю справу і, як результат, нині королівський будівельний за естетичним виглядом, за технічним станом та іншими показниками випереджає мукачівський.

Борис Олексійович обрав хоча й трудовитий, проте доволі доступний спосіб ділитися професійним досвідом із молоддю, що відображений у науковій літературі. Серед праць, підготовлених до друку безпосередньо Борисом Рудницьким та за його участю: “Довідник керівнику будівельного поїзда”, яким користуються начальники будівельних поїздів усіх залізниць України, “Інструкція про порядок виявлення і усунення несправностей вантажопідійомних кранів будівельних поїздів типу ЕДК-1000 і ЕДК-500”, “Перелік мастильних матеріалів для всіх технічних засобів будівельних поїздів”, “Вантажозахоплювальні пристрої будівельних поїздів” та “Інструкція з виготовлення вантажозахоплювальних пристроїв будівельних поїздів”. У 2003 році Борис Рудницький та головний інженер залізниці Володимир Кисельов видали книгу “Система роботи будівельних поїздів”. У цьому році вийшов у світ підручник “Методика виготовлення паспортів вантажозахоплювальних пристроїв будівельних поїздів та технології їх застосування під час будівельних робіт”, уже підготовлено до друку посібник “Вантажопідіймальний кран ЕДК-2000 – будова, експлуатація та обслуговування”.

– **Борисе Олексійовичу, якби довелось починати все спочатку, чи був би Ваш професійний вибір іншим?**

– Тепер, коли є можливість озирнутися, проаналізувати роки, що минули, вважаю, що прожив їх правильно і, якби довелось починати все спочатку, то вчинив би аналогічно. Залізниця дала мені дуже багато. Насамперед, навчила сумлінно ставитися до роботи.

Розмовляв Андрій БЕЗДЕНКО

16,8 мільйона гривень економії

Такого результату досягнули локомотивні депо залізниці за рахунок зменшення витрат паливно-енергетичних ресурсів на тягу поїздів відповідно до планових норм Укрзалізниці.

Як повідомили у службі локомотивного господарства залізниці, протягом 11 місяців у теплотязі до планових норм зекономлено понад 1 240 тонн дизельного палива на суму 5,3 млн грн. У порівнянні з аналогічним періодом минулого року, обсяги перевезень за 11 місяців збільшилися на 4 відсотки, а витрати дизпалива – лише на 0,3. Найкращих результатів з економії дизпалива досягли локомотивні депо Львів-Захід – 110,1 тонн, Ковель – 178,8 тонн, Чернівці – 174,1 тонни та Здолбунів – 239,9 тонн.

Щодо електротязи, то за 11 місяців до планових норм зекономлено 2 172 тис. кВтг на загальну суму понад 695 тис. грн. Тут, у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, обсяги перевезень збільшилися на 2,7 відсотка, а витрати електроенергії – на 0,8. Найкращі показники з економії електроенергії у локомотивних депо Львів-Захід – 103,7 тис. кВтг, Тернопіль – 192,4 тис. кВтг та Здолбунів – 1,384 млн кВтг.

Неабияке значення має результат повернення електроенергії в контактну мережу від застосування рекуперативного гальмування на гірських перевалах. Впродовж 11 місяців 2007 року в контактну мережу повернуто 33,7 млн кВтг електроенергії. Локомотивні депо Львів-Захід повернули в контактну мережу 11,45 млн кВтг на суму 3,7 млн грн, Стрий – 1,6 млн кВтг (0,5 млн грн), Мукачеве – 9 млн кВтг (2,9 млн грн), Чоп – 11,5 млн кВтг (3,7 млн грн).

Дмитро ПЕЛИХ

Вагонів на під’їзних коліях поменшає?

За 11 місяців 2007 року середній час використання вагонів на під’їзних коліях по залізниці збільшився на 0,25 години і становить 10,12 години проти минулорічних 9,87. Невиконання цього показника відбулося через Івано-Франківську дирекцію залізничних перевезень, точніше, її клієнта – Бурштинську ТЕС, адже за 11 місяців 2007 року середній час користування рухомим складом на під’їзних коліях зріс на 3,75 год. Зокрема, в листопаді 3 203 вагони із вугіллям простояли під вантажними операціями по 9,55 години, тобто середній час користування вагонами на під’їзній колії зріс на 4,88 години.

З цього приводу керівництво Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень ініціювало зустріч в Івано-Франківській облдержадміністрації з одержувачами вантажів. Однак, говорити про її ефективність поки що не доводиться, зауважив начальник відділу під’їзних колій служби комерційної роботи та маркетингу Роман Голубка, адже на адресу Бурштинської ТЕС далі надходить неякісне вугілля, а процедура визначення його якості є тривалою, і рухомий склад залізниці надалі використовується неефективно.

Крім того, під час робочої зустрічі з представниками великих промислових підприємств України під головуванням Генерального директора Укрзалізниці, яка відбулась 20 грудня в управлінні Донецької магістралі та розглядала питання використання вагонів на під’їзних коліях підприємств, забезпечення заявок відправників рухомим складом, тарифної політики, співробітництва в 2008 році, йшлося про те, що промисловцям слід терміново вжити заходів, щоб вирішити проблему простою вагонів на під’їзних коліях. В іншому випадку Укрзалізниця буде змушена урізати плани навантаження по підприємствах на кількість вчасно недовивантажених вагонів.

Орися ТЕСЛЮК

Дякую за те, що пам’ятаєте про мене

Щиріє серцем дякую керівництву Тернопільської дистанції колій, працівникам відділу кадрів, бухгалтерії та раді ветеранів за те, що не забули про мене, хоч я вже давно на пенсії, привітали із 80-річчям від дня народження.

Вітаю всіх з наступаючим 2008 роком та різдвяними святами, бажаю колійникам доброго утримання колій і безпечної руху поїздів.

Петро ХОМА,
ветеран війни і праці

Р. С. Заступник начальника Тернопільської дистанції колій з кадрів і соціальних питань Петро Процишин, якого ми ознайомили з листом ветерана, додав, що його автор мешкає в селі Романівці на Тернопільщині, учасник бойових дій. Працював монтером колії 25 років. “Ми пам’ятаємо про ветеранів, вітаємо їх з нагоди ювілеїв та свят, а також передплачуємо їм газету “Львівський залізничник”, – сказав Петро Олексійович.

КУПИМО:

- МШТС
- автомотриси: АДМ, АДМскм, АГВ,
- контейнери 20-тонні,
- битовки для ремонту в будь-якому стані (на запчастини).

Контактні телефони: 8-067-401-38-25; 8-067-328-32-62