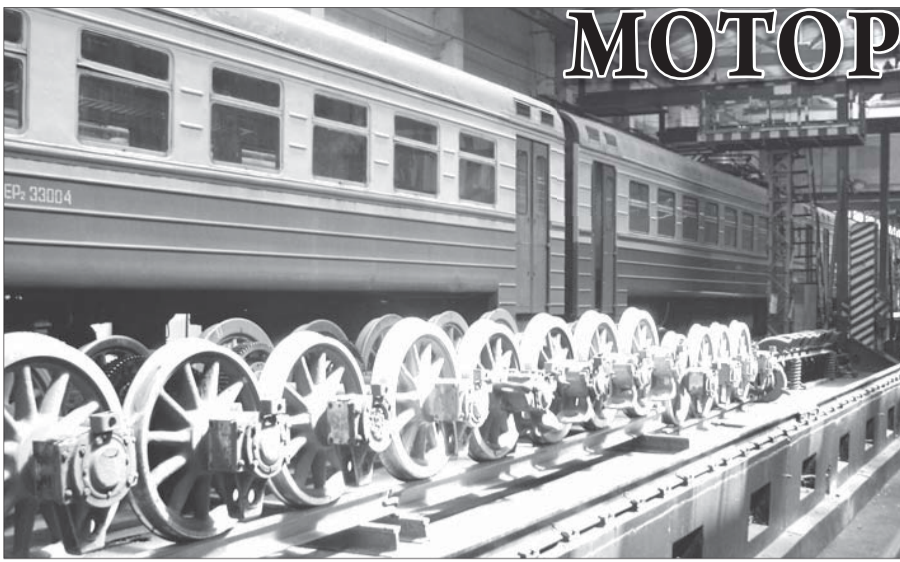


# МОТОРВАГОННОМУ ДЕПО – ЧВЕРТЬ СТОЛІТТЯ



Нині моторвагонне депо Львів святкує 25 річницю від дня свого створення, яка, до речі, приурочена до Дня незалежності України. Це наймолодше підприємство на залізниці.

Відлік підприємство починає 1981 року, коли керівництво залізниці ухвалило рішення про будівництво цього підрозділу. За два роки, а саме влітку 1983 року, в депо уже зайшов перший електропоїзд під управлінням машиніста Михайла Шульгана та помічника машиніста Петра Гуля. Основний контингент спеціалістів, а це – локомотивні та ремонтні бригади, прибув із локомотивного депо Львів-Схід. Саме їм належало освоїти на новому місці ремонт та гарантувати безпеку експлуатації рухомого складу.

Після створення депо нагальним завданням стало покращення соціальних гарантій для працівників. Тому у 1992 році начальник депо Богдан Боднар разом із профспілковим комітетом прийняли рішення розпочати будівництво житла на вул. Роксолани, 63. До справи долучився весь колектив депо і вже 1996 року будинок було збудовано, що покращило житлові умови 70 працівникам моторвагонного депо.

– Але не оминули молоде підприємство й важкі часи, зумовлені об'єднанням з локомотивним депо Львів-Схід від лютого 1997 року, – розповідає голова профкому депо Роман Морда. – Це спричинило погіршення утримання і експлуатації рухомого складу. Але завдяки небайдужості профспілкового активу моторвагонного цеху і підтримці голови дорпрофсожу Андрія Сенишина, начальник залізниці, тоді ще Георгій Кірпа, в листопаді 1999 року прийняв рішення про створення з 1 грудня структурного підрозділу – моторвагонного депо Львів.

Керівником підприємства став Іван Груник. На нього ліг основний тягар виведення підприємства на новий рівень. Вирішено розбудувати депо відповідно до вимог часу. Тоді було добудовано цех, у якому могли вміститися 10-вагонні електропоїзди, побудовано санітарно-побутовий корпус та нову котельню. Ремонт рухомого складу відбувався в депо, створено належні умови для праці. Колектив підприємства зріс від 420 до 650 осіб. Робота в цьому структурному підрозділі стала престижною.

Відтоді очолювали моторвагонне депо ще декілька керівників, які вносили свою лепту для покращення умов праці та утримання рухомого складу. Із травня минулого року цим займається Володимир Шушков:

– Нині досить багато праці та зусиль

докладаємо для того, щоб покращити умови праці та удосконалити ремонт електропоїздів, – каже Володимир Шушков. – Але нам ще бракує багато обладнання, адже чверть століття тому, коли здавали депо в експлуатацію, воно було недобудоване, в цехах було практично порожньо. Стояло лише декілька верстатів. Упродовж цих 25 років поволі закуповували обладнання, але зараз воно вже не відповідає вимогам часу. Ми цю ситуацію намагаємося виправити.



За словами начальника депо, уже повністю обладнано електроапаратний цех, який відповідає всім державним стандартам. На черзі – роликівне відділення. Для миття підшипників у цьому відділенні Івано-Франківські механічні майстерні виготовляють мийну машину. Відновлено механічний цех. Для нього два тижні тому придбано новий свердлильний верстат. У компресорне відділення закуплено два нових компресори. Щоправда, є проблема щодо кузовного цеху, який потрібно привести до нормативних стандартів.

Нині найважливіше для депо – це будівництво сучасного мийного комплексу для миття кузовів поїздів. Адже це наразі роблять вручну. Вже збудовано каркас, згодом встановлять й німецьке обладнання. Мийний комплекс планують ввести в експлуатацію до Дня залізничника.

Для працівників тут також створюються належні умови праці й відпочинку. Пізроку тому в депо почалися ремонтні роботи. За цей час відремонтовано

третій поверх адміністративного будинку, зокрема, дев'ять кімнат відпочинку для провідників та локомотивних бригад. Там встановили нові меблі. Також відремонтовано санвузол, встановлено душову кабінку, тобто зроблено той мінімум, який потрібен для комфортної праці в депо. Відновили і конференц-залу, яка розрахована на 200 місць. Також впорядковано індивідуальні кабінети для керівників середньої ланки.

– Для ремонтних робіт ми не запрошували будівельників, – говорить Володимир Шушков. – Вирішили робити все своїми силами. Люди побачили, що це робиться передусім для них і самі зголошувалися до роботи. Як виявилось, наші працівники ремонтують не гірше будівельників. На місці старих кімнат відпочинку плануємо зробити сучасні кімнати передрейсового відпочинку, бо не в кожного нашого працівника є належні умови відпочинку вдома.

склад перебуває у відповідальності однієї локомотивної бригади, одних провідників. Для залізниці – це значна економія коштів. Завдяки цьому ми збільшили середньодобовий пробіг поїзда на Закарпатті від 4-6 тис. км до 10-12 тис. км. Тепер поїзд не стоїть, він постійно в дорозі. А залізниця живе "від колеса", якщо воно крутиться – надходять кошти.

Також ми закріпили кожен поїзд за певними ремонтними та локомотивними бригадами. За санітарно-культурним станом стежать провідники. Це дає змогу ефективніше тримати рухомий склад у належному стані. Хоча це зробити було нелегко.

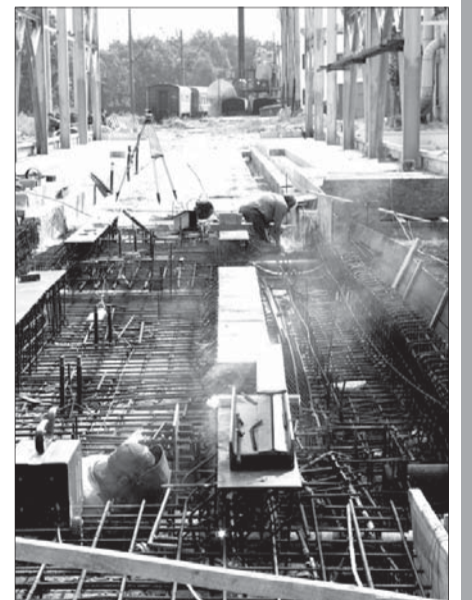
А нещодавно моторвагонне депо збільшилось до 850 осіб, адже до них приєдналися локомотивні бригади і провідники з депо Стрий та Самбір. На думку Володимира Шушкова, це позитивний крок, адже для нормального контролю, утримання рухомого складу вся техніка і люди мають бути підпорядковані одному керівнику, бо тільки так можна гарантувати безпеку руху і нормальний процес пасажирських перевезень. Досі було, що техніка приписана до моторвагонного депо Львів, а перебуває у депо Стрий чи іншому. Поїзди в моторвагонне депо заходять лише раз на 60 днів – на планові види ремонту.

Володимир Шушков зазначає, що працівники швидко адаптувалися до іншого порядку роботи і цілком нею задоволені.

– Є, звичайно, незручності, адже людям потрібно зі Стрия та Самбора добиратися на роботу до Львова. Але ми розробили нормальний графік, щоб людям було зручно доїжджати.

Отож, наймолодше підприємство на залізниці позбувається за давніх проблем і почало виходити на якісно новий рівень роботи.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора



## За добросовісність та порядок

Зона обслуговування переїзду 31 км перегону Товмачик-Делятин Ланчинського околотка перебуває в належному стані. Чергові по переїзду постійно підтримують естетичний вигляд і приміщення поста, і довколишньої території, навіть самі роблять косметичний ремонт приміщення. Вони добросовісно виконують свої посадові обов'язки. Цей об'єкт завжди перебуває у справному стані, що є запорукою безпеки руху поїздів і автотранспорту.

Наказом начальника ДТГО "Львівська залізниця" Михайла Мостового за сумлін-

ну працю, вболівання за доручену справу, добросовісне ставлення до своїх посадових обов'язків відповідно до "Положення про одноразове заохочення працівників залізниці за виконання особливо важливих завдань", премійовано в розмірі 2000 грн працівників Коломийської дистанції колії, чергових по переїзду перегону Товмачик-Делятин Ланчинського околотка – ЗАВАЛЬНЮК Ганну Яківну, ВИШЕНЬКО Марію Олексіївну, ЛАЦКО Оксану Іванівну, МЕЛЬНИК Ганну Дмитрівну.

Відділ соціального захисту, праці та зарплати дорожнього комітету профспілки повідомляє про середню зарплатну плату в господарствах залізниці за липень 2008 року (грн)

Львівська дирекція залізничних перевезень	2 326
Тернопільська дирекція залізничних перевезень	2 454
Рівненська дирекція залізничних перевезень	2 292
Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень	2 280
Ужгородська дирекція залізничних перевезень	2 362
Служба локомотивного господарства	2 877
Служба перевезень	2 461
Комерційна служба	2 149
Служба вагонного господарства	2 443
Служба колії	2 794
Служба електропостачання	3 251
Служба сигналізації і зв'язку	2 819
Служба пасажирського господарства	2 165
Інформаційно-обчислювальний центр	2 730
По залізниці	2 573