

УІ "АІ ЁЁОУ" АААІ І І А²?

У четвер, 18 вересня, відбулася зустріч начальника залізниці Михайла Мостового з вагонниками, де відверто та принципово обговорили проблеми в роботі служби та пропозиції з їх вирішення.



Голова дорпрофсожу Андрій СЕНИШИН, відкриваючи зустріч, зазначив, що вагонники належать до однієї з провідних професій залізниці. "Ми зібралися сьогодні, щоб обмінятися думками із найгостріших проблем виробничої та соціально-економічної діяльності, визначити пріоритетні шляхи виконання виробничих завдань залізниці, – наголосив він. – Адже перед нами – завдання збільшити надходження і вже на їхній основі вирішувати виробничо-економічні та соціальні питання нашого колективу. Головне в нашій роботі – скеровувати зароблені гроші на розвиток, на перспективу.

Нинішній рік видався нелегким. До проблем додалася ліквідація наслідків повені 23-28 липня. Залізниця витратила величезні кошти на те, щоб відновити пошкоджені повинні колії. Залізниця справляється із цією проблемою власними силами, а от держава не виділила жодної копійки. Ми чекаємо від сьогоднішньої зустрічі цікавих пропозицій та критичних зауважень, що підуть на користь загальній справі".

З перших слів свого виступу **начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ** закликав присутніх до конструктивного та демократичного діалогу. "Такі зустрічі стали в нас вже традиційними, ми спілкувалися з машиністами, начальниками станцій, товарними касирами та колійниками. Власне, у діалозі ми порушуємо проблеми, ділимося думками про те, як їх можна подолати і спільними зусиллями знаходимо рішення проблем та виходи зі складних ситуацій". Михайло Васильович зазначив, що практично всі питання та пропозиції, які прозвучали на попередніх зустрічах, вже вирішені.

– Вагонники – це люди високої майстерності та професійної порядності, які ніколи не скаржаться на труднощі, – сказав у своєму виступі Михайло Мостовий. – Варто згадати лише випадок, що трапився торік на перегоні Ожидів-Красне, де ваші колеги працювали у важких, навіть небезпечних умовах. Це був справжній подвиг.

Цього року ми змогли зробити значно менше капіталовкладень, ніж у 2007: це дільниця Здолбунів-Львів, закупка кількох електропоїздів та багато іншого. Цьогоріч через збільшення платежів у бюджет та повин нам довелося обмежити фінансування окремих проєктів, хоча планували продовжити роботи з капітального ремонту і модернізації колії у напрямку Львів-Чоп, готуючись до Євро-2012. Запланували і далі купувати колійну техніку.

Повінь у західних областях завдала залізниці значної шкоди. Ми підрахували, що для повного відновлення інфраструктури та будівництва підпріних стін, зміни русел річок, ремонту мостів нам потрібно 680 млн грн. Сьогодні на ліквідацію наслідків повені у Старому Самборі та Делятині витрачено 24 млн грн. До кінця року буде використано ще 120-130 млн. Дуже вдячний вам за працю, за те, що власними силами ви зробили ПТО, депо, будинки. Я завжди ставлю вагонників за приклад іншим, бо ви створюєте гідні умови для ваших працівників та оглядачів вагонів, які працюють за будь-якої погоди по 12 годин. Адже людина для нас – це головне.

У цьому році різко впади обсяги навантаження. Причина у тому, що на Заході України не створювалися умови для розвитку промисловості: у Львові практично всі заводи стоять, а разом з ними і такі як Дрогобицький та

Надвірнянський нафтопереробні. Якщо взяти номенклатуру вантажів, то у нас 82% – вантажі 3 класу: щебень, пісок, 11% – імпорт. Тому й фінансовий стан у нас важкий.

Вагонне господарство у дуже складному стані і лише завдяки майстерності та професійності вагонників вдається відновлювати рухомий склад і забезпечувати вагонами всі заявки наших клієнтів. Немає претензій ні з боку шахтарів, ні до вагонів, що ідуть під навантаження зерна.

Начальник ПТО Ходорів вагонного депо Дрогобич Богдан КРУЧАК у своєму виступі розповів, що за короткий період депо вийшло на передові позиції розвитку в структурі вагонного господарства. За 10 років діяльності підприємство невпізнанно змінилося. Це добре знають працівники, що тривалий період працювали на залізниці. Сьогодні у всіх підрозділах створено умови, про які колись можна були лише мріяти. Середній вік працівників депо – 38 років. Це молоді люди, що мають і досвід, і енергію. Можна згадати, як у короткий термін в ударному темпі всього за три місяці в повному обсязі здано приміщення ПТО.

Однак є проблема, що впливає на якість роботи. Це, насамперед, навчання, яке сьогодні зведено до мінімуму. "Ми буквально потопасмо в паперах, інструкторський склад через це втрачає зв'язок із виробництвом, – сказав він. – Наші ремонтні дільниці вже відчувають дефіцит електроварників, токарів та спеціалістів інших робочих професій, а навчальні заклади їх практично не готують. Було б доцільно готувати їх хоча б на базі дортехшколи та структурних підприємств. Дуже турбує нас проблема збереження вагонного парку. А воно багато в чому залежить від контролю. Адже міжгалузевий державний стандарт містить лише вимоги його використання, а от функції контролю він не передбачає. Крім того, сьогодні нема механізму контролю за оглядачами вагонів, яких викликають на лінійні станції".

У своєму виступі **начальник ПТО Хриплин вагонного депо Коломия Микола БАБІЙ** зазначив, що працює на цій посаді від лютого цього року. Це єдина сортувальна станція Івано-Франківської дирекції. Проблеми тут типові: якість спецодягу, що розповзається після кількох циклів прання та ліхтарів, живлення яких не витримують роботи впродовж ночі.

Старший оглядач вагонів депо Здолбунів Василь БАБАШ працює на найпівнічнішому ППВ Клевів: "Навантаження у нас велике, більше ніж у Сарнах, та чомусь там станція першого класу, а у нас – другого. Підходять до мене працівники і кажуть, що збираються переходити в Сарни, де зарплата більша. Кожен рік зростає темп і навантаження. Ще одна проблема стосується якості ліхтарів та акумуляторів до радіостанцій, які не витримують роботи впродовж ночі".

Анатолій ГРАБОВЕЦЬ, майстер ПТО Ковельського депо поінформовав присутніх, що й на цьому підприємстві гострою є проблема кадрів. Відчувається дефіцит оглядачів-ремонтників, а скоро буде дефіцит слюсарів з ремонту рухомого складу. "Причина в тому, що молоді спеціалісти після закінчення вузів або технікумів приходять на виробництво, але чомусь не мають права працювати оглядачами-ремонтниками. Для цього їх треба відправляти на навчання до дортехшколи, але перед тим кожен з них повинен рік відпрацювати слюсарем. І це інженер-механік відповідної спеціалізації! Чому ж його

тоді навчали п'ять років і що йому може дати дортехшкола? Практичних навичок теж не має, бо їх треба отримувати на виробництві.

Ще одна проблема стосується спецодягу, особливо костюмів електроварників, які після трьох місяців експлуатації тріщать по швах. Тканина, з якої вони пошиті, виглядає як брезент, та після роботи під дощем рветься. Те саме стосується і чобіт, які служать 3-4 місяці. Про ліхтарі сьогодні говорили вже не один раз, а от акумулятори до радіостанцій витримують максимум 5-6 годин, а зміна триває 12 годин. А це і охорона праці наших працівників, і безпека руху.

Дуже гостро стоїть питання з запчастинами і особливо з листовим металом та запчастинами для автозчепки. Ще одна важлива річ – збереження вагонів. Ми підрахували кількість пошкоджених вагонів, виявлених нашими працівниками на польських переходах. За вісім місяців цього року їх було 85 на суму 5,650 тис. швейцарських франків. Торік було 99 пошкоджених вагонів. Очевидною є тенденція до зростання. Середні витрати на ремонт вагона становлять 66 швейцарських франків або 281 грн. Чи можна за такі гроші відновити вагон? Особливо це стосується польської сторони, де вивантаження здійснюється грейферним краном. На нашій залізниці таке заборонено, а в поляках – ні. Треба ставити питання про збільшення цих тарифів, бо сьогоднішні ціни польську сторону не лякають. Документи вони підписують, а далі – забирайте собі вагон і ремонтуйте як хочете".

У своєму виступі **майстер вагонного депо Здолбунів Віктор ШОСТАК** розповів, що підприємство не випадково визнано базовим з деповського ремонту вагонів, а віднедавна і з капітального ремонту вагонів Укрзалізниці. Адже за вісім місяців нинішнього року відремонтовано 1703 вагони деповським ремонтом, що на 22 більше, ніж за той же період минулого року. Із них 975 піввагонів, що на 194 одиниці більше, ніж торік.

"Хочу докладніше зупинитися на піввагонах. Цей рухомий склад має великий попит серед вантажовідправників, але він у нас найбільше зношений. Під час ремонту доводиться знімати до половини, а часом і більше, кришок люків та, майже, всі двері. У жалхливому стані проміжні шкворневі балки, листи перекриття у вивантажувальних люків, обшивка вагонів зношена корозією та пошкоджена засобами вивантаження. Колісні пари потребують ремонту із заміною елементів, що можливо тільки в умовах вагоноремонтного заводу або вагоноколісної майстерні.

2007 року ми отримали та ввели в дію багато нового обладнання: установку з наплавлення та обробки цапф триангелів, комплекс контролю та ремонту деталей підшипників "Робокон" та багато іншого. На жаль, з кожною зміною влади у нашій державі спостерігається тенденція до скорочення постачання потрібних щоденно матеріалів та запасних частин. У першому півріччі цього року ми не отримали жодного підшипника буксового вузла, що значно збільшило простій вагонів у ремонті. Якщо ситуація не зміниться, то через 5-10 років не буде на чому їздити та перевозити народногосподарські вантажі.

На тракційних коліях депо сьогодні перебуває 73 вилучених, але не списаних вагони, які чекають на списання від початку року. На жаль, сьогодні вони лише займають корисну довжину колії. На початку року ніхто в депо не повірив би,

коли б йому сказали, що ми будемо виконувати капітальний ремонт вагонів. Тепер це вже пройдений етап і за два місяці ми вже відремонтували 56 вагонів. Це найбільший показник серед колективів Укрзалізниці, яким було поставлено таке завдання.

Дуже хвилює проблема плинності кадрів. Старі спеціалісти виходять на пенсію, багатьох переманюють на інші підприємства, де вища зарплата, а молодь не поспішає іти на роботу, де платять 1000-1200 грн. Якщо оплата праці не зростає, то скоро не буде з ким працювати".

Михайло КРИЖАНОВСЬКИЙ, старший оглядач вагонів вагонного депо Тернопіль розповів, що у травні за рішенням залізниці тут було створено пункт підготовки піввагонів під завантаження сипучими вантажами. Цьому сприяв ріст обсягів навантаження на Чортківському вузлі. Створено 20 робочих місць, куди прийнято 20 молодих людей. А от стан піввагонів викликає серйозне занепокоєння.

Говорячи про роботу служби вагонного господарства, її **начальник Петро КАЛІТЧУК**, передусім, подякував начальникові залізниці та голові дорпрофсожу за дбайливе ставлення до працівників служби. "Звичайно, колектив старається, є чимало працівників, що займаються раціоналізаторством, хоча останніми роками цей вид діяльності у нас трохи призупинився, – визнав він. – Ось простий приклад: якщо ми отримусмо деяке обладнання централізовано і впродовж півроку його впроваджуємо, то вагонне депо Ужгород його виготовило і впровадило самостійно. Звичайно, такі люди не будуть забуті. Сьогодні ми активно впроваджуємо у життя принцип – платити тільки за виконану роботу. Це справедливо.

Серед перспектив на майбутнє – дообладнання ремонтних баз служби до необхідного регламенту, щоб ми мали змогу проводити якісно регламентні види робіт відповідно до всіх нормативних вимог. По друге, продовження роботи з впровадження нового європейського стандарту ISO 9001:2000 системи менеджменту якості відповідно до міжнародного стандарту. І третє, це реконструкція колісно-роликів цеху з будівництвом вагоноколісної майстерні у вагонному депо Дрогобич.

Підбиваючи підсумки зустрічі, начальник залізниці Михайло Мостовий зазначив, що за якісно виконану роботу треба відповідно платити. "Зрозуміло, що нормативна документація із оплати праці щодо дефіцитних професій вимагає змін. У дефіциті сьогодні ремонтники, оглядачі вагонів, токарі, фрезерувальники, газозварники, – наголосив Михайло Васильович, – та є ще один великий резерв: суміщення професій, робочих місць тощо. Таким чином, ми виконаємо роботу меншою кількістю працівників, але фахівці матимуть більшу зарплату. На жаль, у нас з'явилася негативна тенденція, коли на посади інженерів з навчання чи охорони праці приймають людей далеких від транспорту. Між тим, це – важливі посади, які є основою залізниці".

На завершення зустрічі зачитали наказ начальника залізниці про нагородження почесними грамотами, грошовими преміями та цінними подарунками кращих працівників вагонної служби.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Юліана ОЩПКА