

Зима нас на слизьке не зажене

На Львівській залізниці завершився комплекс заходів з підготовки до роботи в зимовий період

Незважаючи на досить теплу осінь, рано чи пізно все ж прийдуть морози. Чи стануть вони несподіванкою для залізниці? Адже нині, коли країна живе в умовах кризи, надзвичайно важливо належно пережити зиму. Про це ми запитали заступника начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Івана ГРУНИКА.

— Іване Степановичу, яких заходів вжила залізниця, щоб уникнути неприємних несподіванок під час роботи у зимовий період?

— Цього року, як і у попередні роки, було вжито низку заходів з підготовки до роботи взимку. Зокрема, за наказом начальника залізниці Михайла Мостового передбачено виконання чотирьох десятків заходів на загальну суму 405,116 млн грн, з них — по житловому фонду і соціальній сфері на 879 тис. грн. Всі ці заходи ми вже виконали, витративши 391,625 млн грн. Питання підготовки до зими було на особистому контролі начальника залізниці та голови дорпрофсожу. Керівники служб неодноразово заслуховувалися на планових нарадах Михайлом Васильовичем, крім того, це питання розглядалося на пленумі дорпрофсожу. Тому залізниця ґрунтовно і своєчасно підготувалася до зими. Вирішальну роль у підготовці до зими відіграв той факт, що до роботи ми узялися одразу після закінчення опалювального сезону і ще до настання кризи встигли освоїти виділені кошти.

— Який стан справ у забезпеченні вугіллям усіх пасажирських депо?

— Забезпечення вугіллям відбувається дуже складно з об'єктивних причин. Від початку року ці функції взяла на себе Укрзалізниця, яка мала централізовано забезпечити усі підприємства твердим паливом. Але постачаль-

ник, який перемиг в тендерних торгах, не зумів виконати умови тендеру. Суд анулював його результати. І тільки у вересні Укрзалізниця надала всім залізницям право самостійно закуповувати вугілля. Для цього треба було оголосити тендер, процедура якого триває 40 днів. А часу до настання холодів залишалося зовсім мало. Тому ми змушені були працювати швидко і без помилок: визначили постачальників, які продають якісне вугілля, бо у попередні роки найбільше проблем якраз було з неякісним вугіллям. Зараз перемаже тендеру щодоби дає залізниці 130-200 тонн твердого палива. Вугілля хорошої якості, це засвідчили висновки експертизи і відгуки людей. Цьогоріч у Здолбунові ми облаштували сучасну хімічну лабораторію для аналізу вугілля. Ця лабораторія робить дослідження і поки поїзд дійде до місця призначення ми вже маємо аналізи. Якщо вугілля відповідає вимогам, то вагон вивантажуємо, якщо ні, то відправляємо постачальників за його кошти.

Сьогодні у пасажирському господарстві вже маємо 2 493 тонни вугілля. Такий запас дозволяє нормально опалювати вагони протягом 50 днів. Але процес забезпечення не припиняється. Для опалення котельні є 2 112 тонн. Цього вугілля вистачить для роботи протягом 52 днів. Для опалення лінійних станцій маємо 763 тонни твердого палива, що дасть

можливість опалювати приміщення протягом 63 днів. Крім цього, залізниця забезпечує вугіллям ще своїх працівників. Згідно з колективним договором, на залізниці є пільгова категорія людей, яким тверде паливо надається безкоштовно в обсязі 2 тонни на рік. Таких пільговиків нині 40. Зараз внесено зміни в колективний договір і ці люди отримують грошові компенсації, що складаються з вартості вугілля та витрат на доставку. Людям вигідніше отримувати гроші на руки і самостійно визначати, які види палива їм купувати, адже минулими роками траплялися клопоти з неякісним вугіллям.

— А на якій стадії виконання програми реконструкції котельні?

— Починаючи з минулого року ми займаємося реконструкцією котельні, які працюють у нас ще з радянських часів, переводимо ці котельні на альтернативні види палива, зокрема, з вугілля та мазуту, на газове та електричне опалення. Минулого року на це було виділено і освоєно 6 млн грн, цього року — 4 млн грн.

На ці кошти нам потрібно було виконати реконструкцію 30 котельні, з них 12 котельні ми перевели на газове опалення, 17 на електричне опалення та 1 котельню — на тверде паливо. Реконструкція котельні відбувалася практично у всіх службах. Але найголовніше, що цьогоріч ми остаточно ліквідували котельні, які працювали на мазуті — у локомотивному депо Королево та на станції Мостиська-ІІ.

Реконструкція котельні дала можливість збільшити температурний режим у приміщеннях, а це покращило умови праці, до того ж, витрачається набагато менше коштів на придбання паливно-енергетичних ресурсів. Зазначу, що значна увага приділялася забезпеченню належних умов у санітарно- побу-

вих корпусах підприємств, а також опаленню пунктів обігріву тощо.

— 3 якими проблемами зіткнулися під час виконання програми реконструкції котельні?

— Передусім, варто згадати котельню на станції Лавочне. Далася взнаки недосконалість закону про державні закупівлі. Одна з фірм, що виграла тендер, заявила, що не може нас забезпечити котлом, який ми вимагали в тендерній документації. Запропонувала інший котел, дорожчий на 700 тис. грн. А це — порушення фінансового плану. Тому довелося скасувати цей тендер і оголосити наступний. Плануємо здати в експлуатацію нову котельню на цій станції до 10 грудня. Наразі там функціонує стара котельня. Тож всі проблеми пов'язані із підготовкою до зими ми практично вирішили.

— Львівська залізниця надає послуги із теплопостачання населенню. А як населення платить за ці послуги?

— Стан справ із оплатою населенням, а точніше житлово-комунальними підприємствами, коштів за надані залізницею послуги викликає серйозне занепокоєння. Надаючи такі послуги населенню, залізниця зазнає значних витрат, а ЖЕКи неохоче сплачують за надані послуги. Тому й маємо нині заборгованість по залізниці майже 1,6 млн грн. Тільки по управліннях будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №2, №5 та №6 заборгованість становить відповідно 156,2 тис. грн, 482,3 тис. грн та 937,3 тис. грн. Аби повернути ці кошти, ми намагаємося вплинути на ЖЕКи попередженнями про припинення теплопостачання. На когось це діє, на когось не дуже. Але все ж, порівняно з минулими роками, цьогоріч заборгованість значно менша.

Розмову вів Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора



Із кожним роком претензій до спецодягу стає менше

Забезпечення працівників спецодягом та спецвзуттям є одним із основних пунктів у питанні створення належних умов та охорони праці. Про стан виконання цього пункту колективного договору залізниці ми поцікавилися у начальника служби матеріально-технічного постачання Ігоря ОЛЕКСІЯ.



За його словами, кожне підприємство щороку подає заявку на придбання спецодягу та спецвзуття. На основі узагальнення цих заявок формується план постачання на наступний рік. План залізниці на закупівлю товароматеріальних цінностей, серед яких — спецодяг та спецвзуття, затверджує Рада Укрзалізниці. "Ця сума не є сталою, вона змінюється залежно від цінової політики, формування коштів на експлуатацію залізниць. Проте щороку вона збільшується. Якщо в 2007 році план постачання за власні кошти був 240 млн грн, то у 2008 році — 380 млн грн. У цю суму входить і придбання спецодягу та спецвзуття. Однак тут теж виникає певний нюанс. Наприкінці жовтня ми маємо суму, потрібну на закупівлю спецодягу та спецвзуття, а навесні через невпинний ріст цін вона виглядає вже не так переконливо," — зауважив Ігор Михайлович.

Як зазначив начальник служби, залізниця у повному обсязі забезпечена спецодягом та спецвзуттям. Цього року закуплено літнього спецодягу на суму 5 млн 769 тис. грн, літнього спецвзуття — 2 млн 533 тис. грн, зимового спецодягу — 2 млн 978 тис. 380 грн, спецвзуття — 1 млн 154 тис. 150 грн.

Із літнім спецодягом проблем нема, тому що його постачання не лімітоване термінами. Щодо зимового спецодягу, то практично завжди вдається одержати його до 15 жовтня. "Чіткого механізму видачі спецодягу та спецвзуття немає. Частину ми відправляємо на наші територіальні відділки, а звітди уже на

підприємства, а частина підприємств приїжджають і забирають самі. Інколи маємо проблему із розмірами одягу, постачальники не завжди дотримуються вимог щодо кількості потрібних розмірів. Від часу заявки до отримання товару проходить майже рік, а відтак, це й змінюється штат працівників," — розповів Ігор Олексій.

Зараз на залізниці є запаси спецодягу на 138 днів, що перевищує норматив у 5,5 рази. "Якість спецодягу покращується з кожним роком. Свого часу завдяки й дорпрофсожу було ухвалено рішення про забезпечення хорошої якості тканин, з яких шийється спецодяг. Зрозуміло, що одяг із тканини з більшою щільністю краще носить. Інші залізниці закупляють одяг із щільністю тканини 220-230 г на метр квадратний. Ми — не нижче 270 г на метр квадратний," — зауважив Ігор Михайлович.

Деякий відсоток спецодягу та спецвзуття залишається на складах служби та на підприємствах. З нового року завдяки впровадженню автоматизованої системи АСУ МТЗ "Склад" можна буде відстежити весь рух товароматеріальних цінностей від початку і до кінця. Таким чином легко з'ясується, на якому підприємстві бракує спецодягу чи спецвзуття, а де є з надлишком.

Кожну партію товару, яка надходить на склад служби матеріально-технічного постачання, спершу оглядає комісія вхідного контролю за якістю спецодягу та спецвзуття на Львівській залізниці. Лише після її висновку товар приймають на складі. При пошитті зразка постачальники керуються технічним завданням і технічним описом товару, який їм замовляється. Комісія затверджує зразок і він зберігається впродовж усього терміну виконання угоди. Трапляються випадки, коли фірми-виробники постачають одяг, який не відповідає затвердженню зразку. Таке можуть практикувати фірми, які вперше шийють одяг для залізниці, а відтак, не знають про роботу кваліфікованої комісії. У такому випадку в 20-тиденний термін вони повинні замінити неякісний товар. Затримок тоді не буває, бо виробники знають про серйозні фінансові санкції.

Галина КВАС
Фото Дмитра ПЕЛИХА

Медова подорож до Судака

Сімейний стаж інженера з організації та нормування праці моторвагонного депо Львів Ольги Кім та помічника машиніста локомотивного депо Львів Володимира Кота — лише два місяці. Та вже на початку подружнього життя молодята отримали несподіваний і приємний подарунок від дорпрофсожу — безкоштовну путівку до пансіонату "Львівський залізничник" у Судаку.

"Була у нас ідея — поїхати відпочивати на море, тим паче, що моя дружина там ще ніколи не була, — розповідає Володимир. — Написав заяву у профком, а коли підійшов час відпустки, викликає мене голова профкому Юрій Йосипович Крупа і повідомляє, що для нас з Олею є приємний сюрприз — безкоштовна путівка в Судаку, оскільки ми молоде подружжя залізничників і молодих спеціалістів".

"Потрапити на море було моєю давньою мрією, — доповнює розповідь чоловіка Ольга, — нарешті вона здійснилася. Ці два тижні пролетіли, мов одна мить — ми мешкали у двокімнатному номері "люкс", була чудова погода, купалися, засмагали, їздили на екскурсії. Дзвонили додому, а тобі кажуть, що у Львові холодно й паде дощ. Хочемо при цій нагоді подякувати керівництву профспілки за гарний подарунок і турботу про молоді сім'ї залізничників".

Оля з Володею познайомилися у Дніпропетровську два роки тому, де вони разом навчалися в Університеті залізничного транспорту. "Ми почали зустрічатися, — розповідає Володимир, — а за деякий час вирішили одружитися. Маємо гарні плани на майбутнє — незабаром я складатиму екзамен на право керування локомотивом, Оля планує найближчим часом отримати категорію. Ну і звичайно, сподіваємося з часом отримати власне житло. Думаємо, залізниця нам у цьому якось допоможе. А ми постаріємося працювати так, щоб нашу молоду залізничну сім'ю завжди згадували добрим словом".

Розмову вів Олександр
ГЕРШУНЕНКО
Фото Дмитра ПЕЛИХА

