“Іван Наконечний був вольовим командиром”

26 січня виповнилося б 70 років Івану Ілліч Наконечному, колишньому заступнику начальника залізниці з кадрів і соціальних питань. Він не дожив до цієї дати три роки, 24 лютого 2006 року перестало битися серце Івана Ілліча. Впродовж усього свого трудового життя на залізниці цей чоловік зарекомендував себе як дисциплінований та відповідальний професіонал. У пам’яті друзів та колег він залишився порядним, чесним і чуйним чоловіком.

Іван Ілліч Наконечний народився 26 січня 1939 року в селі Лука Калуського району Івано-Франківської області. Після закінчення у 1957 році технічного училища у Львові прийшов працювати у паровозне депо Стрий. Тут був старшим кондуктором, поїзним кочегаром, помічником машиніста паровоза. Після закінчення у 1963 році Львівського технікуму залізничного транспорту, а у 1975 році – Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту, Іван Ілліч працював на посадах начальника відбудовного поїзда та заступника начальника локомотивного депо Здолбунів. З 1978 по 1993 роки він був головним інженером – першим заступником начальника Рівненського відділка, а з вересня 1993 року – заступником начальника Львівської залізниці з кадрів і соціальних питань. У січні 2002 року Іван Ілліч був призначений начальником спеціальної служби. З цієї посади у листопаді 2003 року він вийшов на заслужений відпочинок.

За багаторічну сумлінну працю на залізниці Іван Ілліч удостоєний урядових і відомчих нагород, серед яких знаки “Заслужений працівник транспорту України”, “Залізнична Слава” III ступеня і “Почесний залізничник”.

Серед тих, хто був знайомий з Іваном Іллічем із перших кроків його залізничної кар’єри, **радник начальника залізниці, колишній начальник Рівненської дирекції залізничних перевезень Ярослав КОНИК.**

– Час диктував серйозні технічні зміни залізничного господарства, а водночас вимагав відповідного розвитку житлово-комунальної системи, – згадує Ярослав Коник. – Нарощували потенціал підприємства відділка, а залізничники ставали власниками нових помешкань у будинках, що зводилися господарським методом у Здолбунові, Рівному...

Скажу відверто, ситуація вимагала не лише технічних чи матеріальних засобів, не менш важливим був людський чинник, уміння організувати роботу, налагодити процес виробництва і розвитку соціальної сфери. Із цим міг упоратися лише кваліфікований фахівець, вольовий командир. Таким, власне, і був Іван Ілліч Наконечний.

“Я запам’ятав його як скромну і виважену людину”

– З Іваном Іллічем Наконечним познайомився десь у 70-х роках, тоді він працював на різних залізничних підприємствах Рівненщини, – ділиться спогадами **Юрій ТОМІН, завідуючий сектором ЦНТІ і ББО.** – У 1980-х роках Рівненський відділок очолив Георгій Кірпа, який і запросив на посаду головного інженера відділка Івана Ілліча Наконечного. Ми тоді тісно співпрацювали. Особливо запам’ятався він мені в період після аварії на Чорнобильській АЕС. У 1990 році вийшла постанова Ради Міністрів СРСР, в якій офіційно визнали, що Сарненський, Дубнянський райони Рівненщини та Чортківський район Тернопільщини потрапили у зону радіаційного забруднення. Міністерство шляхів сполучення СРСР видало наказ, за яким цим районам повинна видаватися матеріальна допомога. На нашій залізниці були розроблені заходи із надання допомоги залізничникам, котрі там проживали. На Рівненський відділок були покладені важливі завдання, а організовувати їх виконання довелося головному інженеру Івану Наконечному. Тоді багато було зроблено у Сарнах, велося житлове будівництво для залізничників, у залізничній поліклініці відкрили розширине дитяче відділення, а також з ініціативи Георгія Кірпи в Сарнах було покращено водопостачання та почалося спорудження станції зі знезалізнення води. Усіма цими питаннями займався головний інженер Наконечний. Згодом Іван Ілліч переїхав до Львова і став заступником начальника залізниці з кадрів і соціальних питань. Іван Ілліч запам’ятався мені скромністю. Ніколи не чув від нього, щоб вихвалявся своїми здобутками. Сумлінно виконував свою роботу, а результати цієї праці говорили за нього. Це і відбудова будинків для закарпатців, які потерпіли від руйнівної повені 1998 року. За його участі був відкритий будинок для престарілих у Чопі, збудовано спортивний комплекс “Локомотив” у Коломиї та багато іншого.

Часи змінювалися і стало працювати значно важче, адже у 90-х через скорочення обсягів виробництва відбувалося скорочення штату працівників залізниці. Та життя не зупинялося навіть у такі складні періоди, потрібно було думати про майбутнє. Тож важливо було зберегти кадровий кістяк, аби потім не довелося зі збільшенням обсягів роботи набирати людей і навчати їх заново. Тому в кадровій політиці потрібно було бути, так би мовити, дипломатом і вміти шукати шляхи порозуміння з працівниками. Розбудова держави вимагала структурної перебудови, зміни господарювання і, звичайно, керівні посади мали очолити молоді кадри. Таким пошуком теж займався Іван Ілліч, а начальник залізниці Георгій Кірпа у цьому плані завжди підтримував його. Машиніст тодішнього локомотивного депо Схід Іван Груник очолив моторвагонне депо Львів, а начальник станції Ківерці Олександр Левицький був призначений заступником начальника залізниці – начальником служби перевезень. І таких призначень було чимало. Довелось Івану Іллічу займатися і пошуком претендентів у депутати усіх рівнів під час виборчої кампанії 2002 року. В результаті до обласних, міських, районних і селищних рад потрапило понад 600 залізничників, завдяки яким на місцевому рівні розглядалася низка питань, пов’язаних із роботою залізниці.

Івана Ілліча завжди поважав, думаю, і він мене також. Ми ніколи не сварилися, хоча в роботі всяке бувало, та неприязні між нами ніколи не було. Були дружні стосунки. У моїй пам’яті він залишиться як виважена, розумна людина, яка поважала думку інших людей. Не прагнув бути, як кажуть, на першому плані. За нього говорили його справи.

“Ми працювали разом у часи найбільшої напруги”

– З Іваном Іллічем Наконечним ми познайомилися у ті непрості часи, коли Львівська магістраль задихалась від напливу вантажів, а час вимагав збільшувати пропускні потужності станцій, перевантажувальних пунктів, – розповідає **Рудольф ПАВЛИК, голова Ради ветеранів війни і праці Львівської залізниці.** – З 1978 року я працював заступником начальника залізниці з колії і будівництва, а Іван Ілліч – головним інженером – першим заступником начальника Рівненського відділка. Ми часто зустрічались з питань розвитку залізничних вузлів, зокрема, станції Рівне. Тут споруджувався додатковий парк прийому поїздів, напівгірка, облаштовувалася електрична централізація стрілок та будувався великий пост ЕЦ. Іван Ілліч Наконечний постійно перебував на станції, дбав про те, щоб своєчасно надавали “вікна” для робіт. Ми також разом працювали в Здолбунові, де було заплановане збільшення пропускної здатності південного парку цієї станції.

Рух вантажних і пасажирських поїздів був дуже інтенсивним і дозвіл на чотиригодинне вікно для капремонту колії приходив аж з міністерства. Тому до “вікон” готувались дуже ретельно та ефективно використовували кожну хвилину. І всі роботи контролював головний інженер відділка Іван Ілліч Наконечний. Для прикладу, у ті часи фахівці КМС №126 за чотири години робили капремонт 1,8 км колії, а КМС №123 – 1,5 км.

З Іваном Іллічем мені довелось працювати і на реконструкції станції Ковель, облаштуванні автоблокування дільниці Сарни-Олевськ. Зазвичай, він сам проводив планування на об’єктах та особисто відповідав за здачу їх в експлуатацію. На залізниці в ті часи було багато місць, де виконувалися роботи зі збільшення пропускної здатності. На головному ходу будували двоколійні вставки, зводили тунель та реконструювали господарство станцій, тож Іван Ілліч фактично був моїм першим і надійним помічником на Рівненському відділку.

Комбіновані перевезення: потрійна вигода

Укрзалізниця має намір відновити контрейлерні перевезення залізничним транспортом – про це йшлося на спільній нараді в Міністерстві транспорту та зв’язку України 20 січня цього року. За інформацією управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ, створено спеціальну робочу групу з представників Міністерства транспорту та зв’язку України, Укрзалізниці та інших зацікавлених сторін для оперативного розгляду та вирішення питань відновлення і постійного курсування поїздів комбінованого транспорту.

Вигідне географічне положення України на шляху основних вантажопотоків між Європою та Азією, Балтійським та Чорним морями, наявність розвиненої транспортної мережі з виходом – все це сприяє проходженню міжнародного транзиту територією України.

Матеріальна вигода держави від здійснення контрейлерних перевезень є значно більшою, ніж від проїзду тих же автопоїздів автомобільними дорогами, оскільки залізницею перевезення здійснюються вітчизняними перевізниками, а плата за користування залізничною інфраструктурою є більш адекватною витратам на її підтримання та оновлення.

За словами начальника Головного комерційного управління Укрзалізниці Віктора Кушнірчука, залізничники вже розробили правила для контрейлерних перевезень, можливе застосування уніфікованої накладної ЦИМ/СМГС, є спеціальний рухомий склад та розроблені привабливі тарифні умови, що закладені в новий збірник залізничних вантажних тарифів. Українські залізничники вже скерували листи до залізничних адміністрацій Румунії, Польщі, Угорщини, Словаччини, Чехії, Австрії, Росії з пропозиціями відновити контрейлерні перевезення Укрзалізницею.

За інформацією прес-центру залізниці, на Львівській магістралі вже триває підготовчий етап до відновлення комбінованих перевезень: розвивається технічна база, ведуться переговори з колегами та партнерами країн-сусідів.

На сьогодні Львівська залізниця, забезпечуючи транспортний вихід до країн Європи, є полігоном для створення нових технічних засобів організації контрейлерних перевезень у міжнародному та внутрішньому сполученнях.

Комбіновані або контрейлерні – перевезення залізничним транспортом автопоїздів, автомобільних причепів або напівпричепів. Для цього залізничники використовують спеціальний рухомий склад – платформи із заниженою базою. Світовий досвід використання подібного виду транспортування вантажівок і вантажів має на меті вирішення одразу кількох проблем. Зокрема, збереження чистоти повітря та навколишнього середовища, а також контрейлерні перевезення значною мірою зберігають стан дорожнього полотна, розвантажують автомагістралі, знижують аварійність на автошляхах.

Варто зазначити, що для успішнішої організації комбінованих перевезень на державному рівні мають бути прийняті відповідні рішення з транспортної політики. По-перше, необхідно розробити й узгодити проект Закону України “Про змішані (комбіновані) перевезення”, по-друге, треба спростити та прискорити митні процедури перетину кордонів.

Залізничні маршрути співпраці

Шістнадцятого січня цього року у Києві відбулася зустріч Генерального директора Укрзалізниці Михайла Костюка та Голови правління – Генерального директора АТ “Польські Державні залізниці” (АТ ПКП) Анджея Ваха. Під час зустрічі керівники обговорили питання підготовки залізниць до проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Зокрема, йшлося про розвиток пасажирських та вантажних перевезень.

Як відомо, до кінця травня 2009 року українські та польські залізничники планують поновити рух міжнародного поїзда сполученням Львів-Краків із використанням вагонів із розсувними колісними парами системи SUW-2000, яка дозволить значно скоротити час перебування пасажирів у дорозі, зокрема, на українсько–польському кордоні за рахунок скорочення часу переведення поїздів з широкої колії на вузьку.

Залізничники планують досконало вивчити попит на цей маршрут і розробити найзручніший графік для пасажирів. Під час зустрічі керівники залізничних адміністрацій України та Польщі неодноразово наголошували на необхідності спрощення процедури митного та прикордонного догляду пасажирів при перетині кордону між країнами. Для цього вони погодилися скерувати відповідні листи до урядів своїх держав.

Сторони обговорили можливість призначення сезонних поїздів для перевезення пасажирів на гірськолижні курорти Польщі.

Щодо вантажних перевезень, то українські та польські залізничники зауважили складність ситуації, яка виникла внаслідок світової фінансово-економічної кризи. Генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк закликав свого польського колегу до пошуку нових видів вантажів та переорієнтації роботи залізниць. За словами керівника Укрзалізниці, вже сьогодні українські та польські залізничники мають працювати над створенням сприятливого середовища для залучення додаткових вантажів, які раніше не перевозилися залізницями, та збільшенням транзитних вантажів у напрямку Європа-Азія з використанням наявних терміналів.

Управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ