



**Ц**ього року керівництво залізниці та дорпрофсожу продовжило традиційні зустрічі з представниками робітничих професій різних служб залізниці. 22 квітня в актовому залі вокзалу станції Львів такий захід відбувся за участю працівників служби сигналізації та зв'язку.

**Голова дорпрофсожу Андрій СЕНИШИН:**

– Зустріч з електромеханіками служби сигналізації і зв'язку мала відбуватися раніше, водночас із зустрічами з представниками основних професій магістралі. Адже ваша робота також серйозно впливає на ефективність роботи залізничного транспорту. Ефективна робота залізниці неможлива без кваліфікованих, компетентних, відповідальних електромеханіків зв'язку та СЦБ. Але, на жаль, раніше цю зустріч ми не могли провести. Основною перешкодою стала минулорічна повінь. Нам потрібно було оперативно усунути всі руйнування і пошкодження, завдані стихією. Ви знаєте, що на це пішло чимало часу і коштів. А на час закінчення відновлювальних робіт на зруйнованому мості через річку Черемош в країну прийшла криза, яка не обминула й залізницю. Ми розуміємо, що і під час кризи мусимо забезпечувати перевізний процес, гарантувати безпеку руху, а для цього треба не тільки підтримувати в робочому стані існуюче старе обладнання, закуповувати нове, але й оперативно вирішувати різні проблеми. Тож запрошую усіх до відвертого діалогу.

**Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ:**

– Розумію, що сьогоднішня розмова буде непростю, оскільки ситуація, що склалася на залізниці і в країні загалом, не лише суттєво загострює старі проблеми, а й додає нових. Якщо у 2007 році та першому півріччі 2008-го під час таких зустрічей можна було вирішити ряд проблем, то зараз наші фінансові можливості, на жаль, вже не такі. Але я зроблю все можливе, щоб покращити ваші умови праці і відпочинку. Тому хотів би, щоб ви були відвертими і розповіли про те, що вас найбільше турбує.

Служба сигналізації та зв'язку – це в першу чергу ви, електромеханіки зв'язку та СЦБ. Ви – її осердя. Якщо взяти в процентному відношенні, то працівники цього фаху на другому місці по залізниці за рівнем освіти. Перше місце – за Інформаційно-обчислювальним центром. Ваша робота – високоінтелектуальна, вона вимагає глибоких знань, дисципліни і самовіддачі. І ви, незважаючи на старе обладнання, забезпечуєте його роботу. За це вам

вдячний. На жаль, зважаючи на тяжкі часи, ще доведеться попрацювати із цим обладнанням, яке є. Узагалі ж залізнична галузь ніколи не була в тепличних умовах. Але ми завжди згуртовані і завжди готові виконати поставлені завдання. Переконливим свідченням цьому є результати нашої роботи впродовж трьох попередніх років.

Михайло Мостовий поінформував залізничників про стан справ в галузі, зазначивши що в умовах фінансової кризи західний регіон України потерпає чи не найбільше. Практично вся промисловість зупинилася, і це відобразилося на обсягах перевезень вантажів залізницею. Особливо відчутно надходження коштів скоротилося через зменшення перевезення нафтопродуктів і вантажів хімічної промисловості.

– Підраховано, що сума грошей, які залізниця отримує від перевезення на середню відстань однієї цистерни з нафтопродуктами, дорівнює виручці за перевезення восьми вагонів щебеню, – зауважив Михайло Мостовий. – А затрати на перевезення цих восьми вагонів щебеню, відповідно, у вісім разів більші. Тому, щоб не скорочувати працівників, ми змушені були скоротити робочий час. Ми мусимо зберегти колектив, бо розуміємо – якщо скоротимо професіоналів, то потім не зможемо відновити цей потенціал.

**Василь ХОМИШИНЕЦЬ, старший електромеханік зв'язку Другої дистанції сигналізації та зв'язку, м. Львів:**

– У 2004 році при заміні автоматичної телефонної станції координатного типу на цифрову – SI-2000 фірми “Марконі”, не було вирішене питання підключення фізичних ліній оперативного-технологічного зв'язку, зокрема постанційного, лінійно-колейного та зв'язку з місцем робіт на перегонах до цифрового обладнання автоматичного робочого місця телефоніста. І це питання не вирішене досі, через що затримується демонтаж старого обладнання, а, відповідно, й ремонт приміщення.

Ще одним гострим питанням є системи передачі інформації. Упродовж тривалого часу на залізниці створюються різні АРМ. Але Інформаційно-обчислювальний центр у себе встановив сучасне обладнання, а наше залишилося на рівні минулого століття. Тому про швидку передачу інформації великих обсягів мова не йде. Якщо ми вже переходимо на оптоволоконні лінії зв'язку, то повинні б мати більш сучасну техніку. Також у нас бага-

то повітряних ліній зв'язку, робота яких залежить від метеоумов. Це не сприяє нормальному перевізному процесу. “Унікальною” є дільниця Львів-Здолбунів, де експлуатується кабель, прокладений ще у 1942 році і стара лампова апаратура. Вона часто виходить з ладу.

**Роман КРУШЕЛЬНИЦЬКИЙ, старший електромеханік дільниці СЦБ дистанції сигналізації та зв'язку, ст. Львів:**

– Нам потрібно створити комплексні бригади на малодіяльних дільницях, але для їхньої ефективної роботи необхідний автотранспорт. Ті автомобілі, що ми експлуатуємо, ще 1970 років випуску, споживають багато пального, до того ж досить часто ламаються. Та й увесь транспорт зосереджений практично при

всього один вимірювальний кабелешукач. Якщо прилад відправляють на ремонт, то півроку у дистанції немає чим працювати. Бракує приладів для вимірювань в пристроях СЦБ. Також він попросив допомоги в ремонті адмінбудинку, зважаючи на те, що скоро дистанція святкуватиме 70-річчя.

**Леонід МАРУХА, старший електромеханік радіозв'язку Ковельської дистанції сигналізації та зв'язку:**

– Перш за все дякую керівництву залізниці і дорпрофсожу за організацію зустрічі, яка дозволить висловити і, сподіваюсь, вирішити ряд проблем.

Ці проблеми належать до двох категорій: матеріально-технічного забезпечення і соціальних. Останнім часом впроваджується в роботу

на будівництві, і запевнив, що їм облікуватиметься повний робочий тиждень, а також пообіцяв, що залізниця придбає велосипеди для зв'язківців.

**Лілія ЛЕВ, старший електромеханік групи техдокументації, голова профкому Стрийської дистанції сигналізації та зв'язку:**

– Завдає нам клопоту несвоєчасне постачання товарно-матеріальних цінностей. Коли вони надходять наприкінці року, нам важко виконати плани з модернізації пристроїв, приведення до правил технічної експлуатації. Просимо налагодити своєчасне їхнє надходження. Нині дистанції колії укомплектовані новою сучасною технікою, а наша дистанція не має навіть трансшескопача. Роботи із закуповання, викопування

# ЗУСТРІЧ, ЯКОЇ

адміністрації дистанції, а територія обслуговування у нас від Красного до Сянок. Якщо виникають якісь несправності, то на їх усунення йде чимало часу, бо, як правило, важко доставити запасні частини та прилади до місця проведення робіт.

Одним із шляхів покращення фінансового становища на залізниці є впровадження нових пристроїв СЦБ. Я розумію, на це потрібні кошти, але затрати досить швидко окупляться.

Хвилює й кадрове питання. Відомо, щоб стати механіком, треба мати відповідні навички і стаж 5-6 років. Зараз же на роботу на важливі посади приходять випускники з навчальних закладів, які практично нічого не знають і не вміють. Причому в гірські райони вони не хочуть йти працювати. Водночас у нас є люди, які бажать працювати там, але вони не мають відповідної для СЦБ освіти. Щоправда, це інженери-електрики, і навчити їх – не проблема. Але з прийомом їх на роботу виникають проблеми – доводиться чекати до трьох місяців. А люди бачать, що справа не просувається, і вийджають за кордон на заробітки. Шкода, що ми втрачаємо кваліфіковані кадри, яких нам дуже бракує в горах.

При цьому начальник залізниці Михайло Мостовий дав вказівку підготувати всі документи для працевлаштування осіб, які живуть у гірських регіонах і бажать там працювати.

Роман Крушельницький наголосив на недостатній кількості вимірювальних приладів. Наприклад, кабельна група має прилади випуску 50-60 років минулого століття. Мають

багато нових пристроїв, зокрема радіостанцій, а обладнання для їх технічного обслуговування та ремонту немає взагалі, або воно є не в повному обсязі. Наприклад, до складу обладнання для технічного огляду і ремонту радіостанцій “Оріон”, які ми нещодавно отримали, не включено паяльної станції. А ремонтувати цю апаратуру 40-ватним паяльником просто неможливо. Немає на складі цього обладнання і генераторів високої частоти з частотною модуляцією. Потребують заміни багато зношених та застарілих пристроїв ключової залежності стрілок та сигналів, переїзної автоматики, а також повітряних ліній зв'язку та автотранспорт. Ми недостатньо забезпечені мідними і оптоволоконними з'єднувальними муфтами для кабелів зв'язку, а також інструментом для електромеханіків та електромонтерів.

Щодо соціальних питань, то останнім часом наша дистанція виконує значний обсяг робіт. Зокрема з будівництва ЕЦ та нової системи паркового зв'язку гучномовного сповіщення (ПЗГО) радіозв'язку на станції Ковель. Люди на будівництві працюють без відриву від виконання повсякденних робіт. Тому просимо не обмежувати робочий час на 40 годин тим працівникам, які працюють на будівництві.

Є проблеми з доїздом працівників на перегони, де нема зупиночних пунктів. Хотілося б забезпечити таких працівників транспортними засобами, – найкращим варіантом був би велосипед.

Начальник залізниці дав вказівку надати списки людей, задіяних

та заглиблення кабелю ми виконуємо вручну. Просимо посприяти нам у цьому питанні.

Пропонуємо включити працівників Інформаційно-обчислювального центру залізниці до складу комісії для проведення весняних і осінніх комісійних оглядів. Зараз у нас працює багато АРМів, і коли під час оглядів виявляють недоліки в роботі, то їх повинні усувати працівники ІОЦ, а ці недоліки записують на зв'язківців.

Наша адміністрація знаходиться в будинку, власником якого є Стрийська міська рада. Будинок, побудований у 1918 році, потребує капітального ремонту. Міська рада не проводить ремонт, а ми, як орендарі, можемо робити тільки поточний ремонт, але це не вихід. Вважаю, що треба викупити це приміщення у міськради.

Михайло Мостовий дав вказівку розглянути можливість переведення адміністрації дистанції в інше приміщення, адже у Стрию є кілька вільних залізничних будівель.

**Михайло ПОПОВИЧ, начальник Мукачівської дистанції сигналізації і зв'язку:**

– Працює багато цифрових АТС із системами білінгу, тобто посекундної тарифікації та обліку за надані послуги. Але для більш ефективної роботи потрібні абонентські відділи, де працівники займатимуться питаннями обліку і оплати за зв'язок. Це дозволить значно зменшити кошти на оплату телефонних розмов та отримати більше коштів від підсобно-допоміжної діяльності. При роботі з суміжними службами, з колійниками, ми не завжди можемо зберегти наші