

кабелі. В основному це відбувається через брак часу для підготовки технічної документації. З локомотивниками теж проблеми. На станції Лавочне відбувається передача локомотивів Мукачівським та Чопським бригадам, але вони часто не хочуть приймати локомотив через відсутність радіостанційної трубки. А локомотивна бригада, яка передає локомотив, забирає трубку, мотивуючи тим, що це їх власна трубка. Так не повинно бути. Ми повинні шанувати майно залізниці і не зривати графіки прийому поїздів.

Після доповіді Михайла Поповича Михайло Мостовий дав дозвіл на створення абонементних відділів і укомплектування їх працівниками, але тільки у тому разі, якщо вони реально зароблятимуть кошти.

Михайло ПЛАХОТКА, старший електромеханік СЦБ Сарненської дистанції сигналізації і зв'язку:

– У графіку технологічного процесу зв'язківців і радіомеханіків закладена перевірка радіозв'язку з локомотива на дільниці його ліній обслуговування, але дозволу на право проїзду у локомотивах у них чомусь нема. Як можна перевірити радіозв'язок з локомотива, не маючи права проїзду у них? Потребує вирішення питання опалення постів ЕЦ, бо якість вугілля низька, а залізниця платить і за вугілля, і за електроенергію.

Щодо перевірки радіозв'язку з локомотива, Михайло Мостовий дав вказівку поставити таким працівникам відповідну відмітку у формах №3 і 4, яка надає право проїзду у локомотивах.

Євген ЗАКАЛЮК, начальник ремонтно-технологічної дільниці, голова профкому Тернопільської дистанції сигналізації та зв'язку:

– Колеги зачепили практично всі проблемні питання, що стосуються служби. Проблеми в нашій дистанції ідентичні. Але є нюанси. Наша дистанція пролягає майже на 600 км,

інших дільниць, а у них, крім цього, достатньо своєї роботи, і виходить, що вони не встигають виконувати безпосередньо свою роботу. Щодо кадрів, то цього року, звичайно, нам буде трохи легше, бо Чернівецьке залізничне училище підготувало групу monterів СЦБ. У свою чергу більш грамотних працівників направляємо на навчання до Львівського технікуму залізничного транспорту. З цього приводу маю пропозицію – якщо ми скеруємо від дистанції на навчання своїх працівників, щоб вони вступали за співбесідою. Випускники вищих навчальних закладів, які приходять до нас на роботу, практично нічого не вміють. А досвідчені наставники, які могли б їх навчити, вже на пенсії. Ще у нас є питання щодо будинку зв'язку на станції Ларга. Ширяться чутки, що ця дільниця будуть передавати Південно-Західній залізниці, тому ніхто не хоче туди вкладати кошти. А там протікає дах, балки погнили, стеля обвалюється. Складені акти обстеження, та наше будівельне управління нічого не хоче робити. А в приміщенні багато апаратури, яку за таких умов небезпечно обслуговувати.

– *Щодо вступу в технікум за співбесідою, це не від мене залежить, – зазначив Михайло Мостовий, коментуючи пропозиції. – Це рішення Міністерства. А з приводу даху на станції Ларга, даю місяць на виготовлення проекту, і до кінця липня ремонт повинен бути зроблений.*

Петро НАГОРНИЙ, старший електромеханік СЦБ Здолбунівської дистанції сигналізації і зв'язку, голова профкому:

– Одним із наболілих питань є збереження кабельної продукції. Це, власне, і є основним завданням у проведеному капітальних ремонтів. Зараз є вказівка генерального директора Укрзалізниці, в якій чітко розписано, в якій термін треба скласти акт (10 діб), вказано глибину закопування кабелю, можливість його перенесення і т. і. З початком колійних робіт всі ці вказівки ми повинні обов'язково виконувати. Але вони порушуються, бо телеграми

самі зробити не зможемо – нема пристроїв, техніки, матеріалів... Потребує ремонту будинок зв'язку в Батьово, особливо його дах. Місцева кабельна мережа на станції дуже стара, ще з 60-70-х років минулого століття. Ми "латаємо" її, як можемо, але часто бракує муфт та багато іншого. Також просив би дозволити пенсіонерам працювати за угодою, вони могли б поділитися з молоддю своїм досвідом. Адже, щоб оволодіти навичками нашої професії, потрібно попрацювати на залізниці хоча б 3-4 роки.

Начальник залізниці зауважив щодо пенсіонерів, що давав завдання відправляти на пенсію комірників, технологів, інженерів з навчання і т.п., але про monterів чи слюсарів мова не йшла. "Тому, будь ласка, якщо хочуть, нехай працюють", – додав Михайло Мостовий.

Андрій ВОВК, старший електромеханік СЦБ Другої дистанції сигналізації і зв'язку, м. Львів:

– Оскільки я СЦБіст, то мене хвилює питання ставлення до електромеханіків та електромонтерів СЦБ. У дистанції буває багато різних перевірок, в результаті – чимало різних зауважень. А хотілося б, щоб під час перевірок більше уваги приділялося персональній розмові з працівниками, яким би роз'яснювали їхні посадові обов'язки. Оскільки більшість пошкоджень апаратури припадає на вихідні дні, то працівник, відповідно, виходить на роботу, аби усунути пошкодження, а в результаті його потім за це ще й карають. Я хочу сказати відверто: не повинен електромеханік відповідати за кожну дрібничку – чи то лампочка не замінена, чи з'єднувач "полетів"... Треба дбати про цих людей, щоб вони мали натхнення до подальшої праці. Пристрої наші застарілі, але ж подивіться на акти, які складає служба, караючи електромеханіка чи старшого електромеханіка. Не можна так до людей ставитися, їх потрібно поважати. Інша справа – якщо електромеханік справді винен...

руками змонтував би той чи інший пристрій, побачив, як він працює, налагодив його, тоді й був би результатом.

Володимир КИСЕЛЬОВ, головний інженер залізниці, перший заступник начальника залізниці:

– Дуже правильно сьогодні було відзначено консерватизм та інертність господарства. Говорили, що ми ввели велику кількість АРМів. Сьогодні обчислювальна техніка і обчислювальний центр залізниці пішли далеко вперед, а зв'язківці залишилися на рівні кам'яного віку. У цьому, на мою думку є і ваша провина, і вина головного управління зв'язку Укрзалізниці. Поміркуйте, коли ми впроваджували АРМі і обчислювальну техніку, на потреби роботи обчислювального центру в рік витрачали 42-45 млн грн. Зв'язківці тоді відмовчалися. А сьогодні ми не можемо забезпечити добрий зв'язок, тому що технічні засоби не дозволяють це зробити. Чернівецька дистанція до того допрацювалася, що нема навіть мотовоза через те, що відмовилися від нього з дозволу колишнього начальника дистанції. Тоді це нікого не хвилювало, а сьогодні це стало проблемою. Так само сьогодні виглядає ситуація із будинком зв'язку у Стрию, власником якого не є залізниця. Але це питання не нинішнього року, і ставиться воно сьогодні не вперше. У Стрию достатньо приміщень, в які можна було б перейти працювати.

Ми тут зібралися для діалогу, в якому сподівалися почути від вас пропозиції. Та я їх не почув. Якщо ми й надалі будемо працювати за принципом "почекаємо, поки нам хтось щось дасть", то чекати доведеться дуже довго. Ми можемо щось зробити разом, якщо є бажання. Як би ми не обурювалися, але ми змушені працювати нині з тим обладнанням, яке маємо. Тому все господарство потрібно підтримувати належним чином. У дистанціях – старе обладнання, але якщо його належним чином обслуговувати, то воно буде давати віддачу. Зробіть з цього висновки.

Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ, підсумовуючи зустріч із працівниками дистанції сигналізації і зв'язку, зазначив:

– Скоро буде

ЧЕКАЛИ ЗВ'ЯЗКІВЦІ

і коли постає завдання заміни приладів на лінійних дільницях, то доїхати туди дуже важко. Пропонує закупити нові УАЗи. Ціни на них доступні, вони мають дизельні двигуни і, що важливо, мають високу прохідність.

Є проблеми із проїздом механіків, яким видається форма №4, але білетна група чомусь ставить печатку, що форма чинна тільки по Тернопільській дирекції. Буває, що працівник у робочих питаннях заїде в Красне чи Волочиск, і якщо він пропустив електричку, то все... Треба до Підволочиська йти пішки або добирається автобусами. Тож треба в формах №3 і 4 поставити штамп, щоб ці залізничники мали право проїзду.

Щодо соціально-побутових умов, то в дистанції вони значно покращилися, а от на лінії вирішуються повільно. Найгірше взимку на постах ЕЦ, там холодно. Зараз є хороші електричні конвектори, вони недорогі і, до речі, вітчизняного виробництва. Було б добре, якби нам їх закупили.

Михайло Мостовий дав вказівку закупити і встановити конвектори до початку нового опалювального сезону та розглянути питання проїзду електромеханіків.

Григорій КАЛЕНЮК, начальник дільниці зв'язку Чернівецької дистанції сигналізації і зв'язку, голова профкому:

– Серед усіх дистанцій у нашій, мабуть, найгірша ситуація – у нас нема мотовоза. Раніше він був, та колишне керівництво дистанції у 2000 році його списало. А дистанція обслуговує понад 500 км повітряних ліній зв'язку, тож просив би допомоги у придбанні транспорту. Ще одне питання – летючка зв'язку, яка фактично відсутня. Колишній штат летючки був укомплектований, та у зв'язку зі скороченням штату монтери СЦБ звільнялися з роботи, натомість не можна було нікого приймати, а тепер обслуговувати таку дільницю повітряних ліній зв'язку дуже важко, тож залучаємо monterів з

приходять за добу-дві. А що можна зробити за цей час? В результаті електромеханік відповідає за кабель і за лінії зв'язку. Тому просив би, щоб все робилося, як належить. Під час проведення реконструкції дільниці від Здолбунова до Львова усі приміщення стали охайними, приємно зайти в кімнати з гарними меблями. Чомусь так склалося, що руховики мають меблі, а нам навіть ніжки від стільця не дісталось. Хоча ми подавали заявки у службу. Цього року нашій дистанції виповнюється 70 років, тому звертаюся з проханням до керівництва залізниці та дорпрофсожу підтримати нас, аби ми змогли впорядкувати територію. Адже запросимо гостей, серед яких будуть наші ветерани, і хотілося б, щоб у них склалося якнайкраще враження про наше підприємство.

Володимир КРИЖАНІВСЬКИЙ, старший електромеханік зв'язку Івано-Франківської дистанції сигналізації і зв'язку:

– В період проведення реконструкції вокзалу в Коломії ми отримали меблі, завезли стільці, та зараз вони у жахливому стані – розлітаються, приварити неможливо. Тож маємо прохання придбати стільці вітчизняного виробництва. Працівники нашої дистанції попросили передати прохання, чи можливо, щоб працівникам, які взяли кредити в "Експрес-банку", виплачували зарплату двома частинами.

Начальник залізниці зазначив, що питання виплати зарплати двома частинами можна вирішити у бухгалтерії.

Іван ПЕТРЕНКО, старший електромеханік зв'язку Ужгородської дистанції сигналізації і зв'язку:

– Проаналізувавши, в якому стані перебувають будинки зв'язку, хочу запропонувати організувати будівельні бригади у складі 3-5 спеціалістів. Внутрішній ремонт приміщення впродовж минулого року ми спромоглися виконати власними силами, та зовнішній ремонт

Михайло Мостовий прийняв рішення, що резюме старшого електромеханіка у кожному конкретному випадку є остаточною. Він приймає рішення щодо провини та покарання працівника, але разом із тим несе за це відповідальність.

Начальник служби сигналізації і зв'язку залізниці Роман ЗАЛІЗНЯК:

– Основне завдання наших працівників – забезпечення зв'язку і роботи пристроїв автоматики і телемеханіки нашої залізниці для безпеки руху поїздів. Серед найгостріших проблем – брак коштів. Найболючішим є питання повітряних ліній зв'язку, які необхідно замінити. Тому такі дільниці важко обслуговувати, бо нині нема того штату, що був колись, а протяжність дільниць велика. Та й нема чим робити заміну таких ліній зв'язку. Зараз важко сказати, скільки часу потрібно для вирішення проблемних питань, та замінити їх конче потрібно. Загалом ще у 2000 році була складена програма на десять років, згідно з якою у 2010 році ми повинні були вже закінчувати будівництво кабельних ліній і заміну повітряних ліній зв'язку. Але ці роботи відтермінуються. Сьогодні озвучено багато актуальних проблем, які потрібно вирішувати. Були й такі, які поки що вирішити неможливо. Серйозною є проблема молодих кадрів, особливо на таких дистанціях, як Чернівецька, Ужгородська, де нема житла. А житло – найголовніше, бо працівник повинен проживати там, де працює. Адже при пошкодженні автоматики чи ліній зв'язку працівник повинен негайно прибути на місце пошкодження і усунути його, щоб це не стало причиною зупинки руху поїздів. Тому залізниці потрібно будувати житло. Фаховість кадрів залежить не від того, чого спеціаліста навчили в інституті, його потім потрібно підготувати ще й на підприємстві. У нас 11 дистанцій, якщо кожна з дистанцій побудувала хоча б один пост ЕЦ і молодий спеціаліст своїми

42 роки, як я працюю в залізничній галузі. За ці роки пройшов усі посади знизу до верху, тож мав нагоду бачити роботу усіх господарств залізниці, і побачене відкладалося в пам'яті. Більшість питань, які ми сьогодні обговорили, будуть вирішені. Проте не забувайте, що і самотужки теж треба щось вирішувати, бо під лежачий камінь, як відомо, вода не тече.

Щодо зарплати, нині все ж є тенденція до збільшення. Звичайно, вона знизилася, порівняно з тією, якою була у вересні минулого року. По службі вона становила 2 842 грн, зокрема в електромеханіків СЦБ, включаючи старших, – 3161 грн. Якщо у січні 2009 року зарплата була 1929 грн, то зараз – 2174 грн, зарплата електромеханіків СЦБ у січні становила 2108 грн, сьогодні – 2358 грн, у зв'язківців у січні цього року було 2033 грн, а зараз – 2262 грн.

Щодо повітряних ліній зв'язку та застарілого обладнання, яке нині експлуатується, то з цим доведеться поки що миритися.

На завершення зустрічі дякую усім присутнім за відверту розмову.

Наказом начальника залізниці за багаторічну сумлінну працю, творчу ініціативу в роботі, вагомий особистий внесок у розвиток галузі, за якісне виконання технологічних завдань Почесною грамотою було нагороджено 5 працівників підрозділів господарства сигналізації і зв'язку, подяку оголошено 10 працівникам, годинником від начальника залізниці нагороджено 5 працівників. Крім того, наказом начальника залізниці заохочено 38 працівників Сарненської дистанції сигналізації і зв'язку на загальну суму 37 тисяч гривень за прокладання кабелю власними силами у 2007-2008 роках.

Михайло Мостовий побажав усім успіху, удачі, здоров'я, щастя, добробуту, "щоб ми могли разом довго працювати на благо нашої галузі і нашої держави".

Дмитро ПЕЛИХ, Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО