

Начальник ДТГО “Львівська залізниця” Михайло МОСТОВИЙ:

“У мене складається враження, що ветеранам, які керували залізницею 10 років тому, працювалося легше, ніж нам сьогодні...”

Вже стало доброю традицією напередодні професійного свята залізничників проводити зустрічі керівництва залізниці із колишніми керівниками служб та структурних підрозділів, які, навіть перебуваючи на заслуженому відпочинку, цікавляться сьогоdnішнім життям нашої магістралі. Така зустріч відбулася 3 листопада цього року в управлінні залізниці. Привітати із Днем залізничника професіоналів залізничного транспорту прийшли начальник залізниці Михайло Мостовий, голова дорпрофсожу Андрій Сенишин, заступники начальника залізниці.

Михайло Мостовий щиро привітав ветеранів-залізничників із професійним святом, висловивши сподівання, що такі зустрічі сприяють обміну думками, досвідом та спогадами. Адже за стільки років праці справді є що згадати. Михайло Васильович поінформував поважних гостей про те, як працює залізниця сьогодні, під час економічної кризи.

– Вже рік як об’єми навантаження на залізницю різко зменшилися, імпорту теж зменшився. Щодо транзиту, то він залежить не стільки від перевізника, скільки від політики держави, тобто від того, які у неї відносини із сусідніми державами. Транзит у напрямку Захід-Схід майже відсутній. Тому багато вантажів ідуть повз Україну, – зазначив Михайло Мостовий. – Наприклад, вугілля з Росії на Перемишль іде через Білорусь. Що стосується навантаження, то його обсяги у жовтні цього року до рівня жовтня минулого року становлять 84,5 відсотка, а до рівня жовтня 2007-го – 65 відсотків. Економіка у нашому Західному регіоні, на превеликий жаль, знищена в прямому розумінні цього слова. Працівники нашої залізниці трудяться в режимі неповного робочого дня. Зарплата теж знизилася. Якщо у серпні минулого року середня зарплата по залізницю при курсі долара 5 грн становила приблизно 2600 грн, то за вересень цього року – 2451 грн при курсі долара понад 8 грн. На жаль, працівники нашої залізниці мають найменшу зарплату серед усіх залізниць України. Та починаючи з червня цього року, темпи зниження роботи залізниці почали зменшуватися. Якщо за січень-жовтень вантажообіг до рівня минулого року становив 63,5 відсотка, то за жовтень до рівня минулого року – 77,6 відсотка. Однак ситуація все ж дуже важка, наповнювати фонд оплати праці надзвичайно важко. Я вже не кажу про різні інвестиції. Капітальних інвестицій для розвитку нема, тому поки що не можемо нічого будувати. Хоча, незважаючи на скрутну фінансову ситуацію, цього року збудували і ввели в експлуатацію два мийних комплекси – у моторвагонному депо Львів та у пасажирському вагонному депо Львів. Також у цьому році реконструювали прикордонний перехід Ізов-Грубешів, створивши всі умови як для наших працівників, так і для прикордонників. У рамках підготовки до зими обладнали електрообігрівом стрілочні переводи на станції Сянки і Лавочне, адже сніжний покрив тут набагато більший, ніж в інших місцевостях. Також провели реконструкцію станції Лавочне. Встановили нові сучасні котли, які споживають вугілля утричі менше, ніж попередні. На завершальному етапі впровадження електричної централізації на станції Ковель, вартість якої становить близько 25 млн грн.

Ми все ж зуміли значно зменшити кредиторську заборгованість, залишилося ще 80 млн грн із 300. Тому економічно на всьому. Загалом ця криза змусила нас думати по-іншому і по-іншому ставитися до витрат. Щоправда, минулорічна повинь завдала



значної шкоди залізницю, держава не виділила нам ані копійки, тому ми витратили власних коштів – 94 млн грн.

Михайло Васильович також зупинився на питанні розвитку колійного господарства, яке розпочалося минулого року і продовжується нині:

– Було закуплено важкі ліцензійні машини для модернізації колії, для капітальних, середніх ремонтів, для поточного утримання колії та інші. Завдяки колійній техніці, яка коштує дорого, маємо результат. На даний момент чотири колійні дистанції вийшли на відмінну бальність. Колія у напрямку Львів-Здолбунів у відмінному стані, а колісь провідникам на цій ділянці забороняли розносити чай. Чудову колію зробили на Тернопіль, “підтягнули” колію і в напрямку на Лавочне.

Від Здолбунова до Львова встигли відремонтувати всі станції, створивши для працівників і пасажирів гарні умови. Були в нас такі плани й у напрямку Чопа, та, на жаль, виходячи зі стану економіки в державі, нам це поки що не вдалося здійснити. Незважаючи на кризу, ми все одно вибірково оновлюємо станції. Незабаром розпочинаємо будівництво Бескидського тунелю. Проектні роботи практично завершені, а з наступного року приступаємо до його будівництва, термін якого – 18 місяців.

Серед “вузьких” місць – тепловозне господарство. Наступного року плануємо провести модернізацію тягового рухомого

складу, особливо тепловозів 2М62 та маневрових тепловозів ЧМЕ-3. На сьогодні є багато сучасних технологій їхнього оновлення, тому через брак коштів більшість країн проводять саме модернізацію локомотивів. У цьому я переконався, побувавши нещодавно на міжнародній виставці в Польщі. Поляки, наприклад, провели модернізацію локомотивів, які працюють на ділянці Ізов-Грубешів. За рахунок модернізації литовських тепловозів ЧМЕ-3 тягові характеристики дозволяють обслуговувати поїзди на рівні магістральних локомотивів, а гальмівну магістраль можна зарядити лише за 7 хвилин. Тож маємо плани теж зайнятися цією роботою.

Через низькі обсяги вантажної роботи (із 340 станцій навантаженням займаються 180) ми були вимушені ряд станцій, такі як Коломия, Мукачеве, Рівне, Луцьк, Самбір перевести із госпрозрахункових у лінійні. Окрім цього, виникла необхідність змінити структуру локомотивного господарства. З огляду на нинішні об’єми роботи нелогічно мати стільки локомотивних депо, тому ми були вимушені шляхом реорганізації ліквідувати ряд основних депо, серед них – депо Стрий, Чоп, Коломия.

З приміським рухомим складом теж дуже важко. Вартість електропоїзда, який випускає холдинг “Луганськтепловоз”, становить 57 млн грн. При нинішніх тарифах на проїзд він ніколи себе не окупить. Разом з тим – і зручностей у цьому поїзді не дода-

лось. У той же час Польща випускає дизель-поїзди не лише для себе, але й для Італії – і у них все значно краще продумано для пасажирів.

Михайло Мостовий поділився із ветеранами планами щодо міського рейкового автобуса, який залізниця планує незабаром запровадити для львів’ян, щоб вони могли у час пік швидко і без перешкод дістатися з Сихова через головний залізничний вокзал до станції Підзамче:

– Зараз ведемо будівельні роботи, облаштуємо додаткові посадочні платформи. На цьому напрямку курсуватимуть два рейкових автобуси. Ми в даному випадку не розраховуємо на прибуток і робимо це в інтересах львів’ян, які в робочі дні не можуть нормально добратися через центр ні на роботу, ні додому.

Після цікавої розповіді начальника залізниці ветерани залізничного транспорту поставили йому ряд запитань, які стосувалися вступу пенсіонерів до громадської організації “Лікарняна каса Львівської залізниці”, динаміки роботи з кадрами на залізницю тощо.

Михайло Васильович зазначив, що перед офіційним оголошенням епідемії в Україні, залізниця встигла закупити 11 км марлі, цього достатньо для 40 тисяч пов’язок, які шийють підприємства господарської служби і пасажирські вагонні депо. Пов’язками забезпечені усі працівники залізниці, які безпосередньо працюють із пасажирами. Придбані дезинфікуючі засоби для прибирання вокзалів, вагонів, приміщень залізниці.

Щодо вступу пенсіонерів до Лікарняної каси Михайло Васильович сказав, що це питання ретельно вивчається і в листопаді буде вирішене. Стосовно роботи з кадрами начальник залізниці зауважив:

– Щоб вийти на продуктивність праці 2007 року, потрібно було б скоротити понад 10 тисяч працівників. Проте керівництво залізниці та дорпрофсожу на це ніколи не піде.

Голова ради Об’єднання ветеранів війни і праці Львівської залізниці Рудольф Павлик від усіх присутніх ветеранів подякував керівництву залізниці за теплий прийом і змістовну бесіду. Михайло Мостовий закликав ветеранів і надалі не поривати зв’язків із залізницею, брати активну участь у житті її колективу.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото Ігоря ПАРАЦКАКА

Запалені свічки і живі квіти на знак пам’яті

За традицією напередодні Дня залізничника керівний склад залізниці вшанував пам’ять колишніх начальників нашої магістралі, яких уже нема серед нас. На Личаківському кладовищі поховані колишні керівники залізниці Григорій Порох та Марат Грабський. Делегація керівного складу магістралі на чолі з начальником залізниці Михайлом Мостовим та головою дорпрофсожу Андрієм Сенишином відвідали могили Григорія Якимовича Пороха та Марата Никифоровича Грабського, запалили свічки, сотворили молитву і вшанували пам’ять старших колег скорботною хвилиною мовчання. У цьому візиті поваги та пошани до пам’яті видатних залізничників також взяли участь заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега, заступник начальника залізниці-головний інженер Володимир Кисельов, заступник начальника залізниці - Головного ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген Талоха, заступник начальника залізниці з колії Володимир Харлан, заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван Груник, керівники інших служб та відокремлених підрозділів залізниці.

Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

