

# Цей день незабутній – і веселий, і сумний

Була колись у локомотивників гарна традиція: маршем, квітами та вітаннями колеґ, рідних і близьких зустрічати машиністів, які востаннє вели із рейсів поїзд перед виходом на заслужений відпочинок. Ще 20 років тому так зустрічали машиністів чи не в кожному локомотивному депо залізниці. Чомусь ця традиція була забута, але локомотивне депо Ковель вирішило її відновити.

Як розповів машиніст-інструктор пасажирської колони Валентин Козел, ідея відновлення цієї традиції виникла у старшого нарядника Наталії Завадської та машиніста Олександра Махініча. Власне, вони першими й зустрічали з останньої поїздки машиніста Івана Козулю.

– До зустрічі готуємося заздалегідь, – розповідає Валентин Козел. – Готуємо довідку про машиніста, запрошуємо рідних та близьких. Причому намагаємося це зробити так, щоб це було приємно. Несподіванкою для машиніста. Цього року в депо вже декілька машиністів пішли на пенсію. Коли ми так зустрічали Віктора Видрича (на фото праворуч), то це була для нього цілковита несподіванка і навіть рідні йому заздалегідь нічого не сказали. А от Володимир Лисик (на фото ліворуч), який мав наступним йти на пенсію, спеціально прийшов, аби подивитися, як відбувається це дійство, щоб знати, як його зустрічатимуть. Тож коли потяг прибуває на станцію Ковель, машиністи чують через гучномовний станційний зв'язок слова: "Сьогодні веде поїзд з останнього рейсу машиніст другого чи першого класу, який почав свою трудову діяльність у локомотивному депо Ковель... і т.д.". Після цього звучить марш. А на пероні машиніста вже зустрічають з квітами машиністи-інструктори, нарядники, голова профспілкового комітету депо, друзі, колеґи, дружина, діти, онуки. Відбувається фотографування або відеозйомка цього урочистого дійства. Пізніше машиністові даруємо короткий фільм на згадку.



І уже традиційно на пероні відкорковуємо шампанське.

Голова профспілкового комітету депо Валентин Корнелюк додав, що раніше у депо був духовий оркестр, тож атмосфера зустрічі була більш святковою.

– Музичні інструменти у депо ще є, а грати на них нікому, – говорить Валентин Корнелюк. – Проте зустріч у такому форматі надзвичайно подобається машиністам. Дехто від несподіванки, від такої поваги і шани до нього і його праці не стримує сліз. До речі, машиніст Віктор Видрич, як кращий машиніст депо, отримав годинник від генерального директора Укрзалізниці, а також грамоту від начальника Львівської залізниці. Наразі ця традиція розповсюджується тільки на машиністів пасажирського руху, оскільки важко передбачити, коли прибуде з рейсу машиніст вантажного руху. А розклад руху пасажирських поїздів та графік роботи локомотивних бригад відомий заздалегідь.

Володимир Лисик, якого з останнього рейсу колеґи та рідні зустрічали 27 березня цього року, розповів, що здогадувався про приємну несподіванку, хоча ніхто йому не казав про це.

– Вражень просто не передати, коли заїжджаєш на станцію і розумієш, що востаннє бачиш вок-

зал Ковель із кабіни машиніста, – говорить він. – У той момент дуже не хотілося йти на пенсію, адже на залізниці пройшло все життя. Так тяжко було на серці.

А Віктор Видрич, якого першим цього року зустрічали з останнього рейсу, додав, що поряд з цим відчуттям було інше – розуміння, що роки праці не минули марно, що молоде покоління саме так вшановує старших колеґ.

– Такі моменти запам'ятовуються на все життя, – говорить Віктор Видрич. – Я ніколи не забуду день 25 лютого, коли мене зустрічали не тільки рідні і представники депо, а й представники дорпрофсожу та служби локомотивного господарства. І мені приємно, що я з Володимиром Лисиком разом вчився на машиніста, нас разом у 1978 році скерували на роботу в локомотивне депо Ковель. Разом пропрацювали тут понад 31 рік і практично одночасно вийшли на пенсію. Хоча зараз ми ще не усвідомили, що вже пенсіонери, враження таке, що перебуваємо у відпустці.

До речі, Володимир Лисик та Віктор Видрич – одні з перших машиністів, які у 2001 році перейшли на новий вид тяги, з тепловозної на електровозну.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора

## Спільними зусиллями – задля безпеки праці

З 22 по 28 травня 2010 року на Львівській залізниці було проведено тиждень охорони праці під гаслом "Управління ризиками та профілактика у сфері праці в нових умовах". Усі заходи, приурочені до Дня охорони праці в Україні, організовані та проведені спільно із профспілковими комітетами та представниками Львівської державної інспекції промислової безпеки та охорони праці у машинобудуванні, на транспорті та зв'язку територіального управління Держгірпромнагляду у Львівській області.

За словами начальника служби охорони праці залізниці Миколи Пайончківського, під час тижня охорони праці у відокремлених підрозділах залізниці проведено 737 зустрічей із трудовими колективами та представниками профспілкових організацій (бесіди, лекції), 88 конференцій, 165 семінарів із охорони праці, оформлено 96 виставок та куточків, видано 44 інформаційні листи, продемонстровано відеофільми, що стосуються питань безпечного виконання робіт. Проведено 771 комплексне обстеження і цільові перевірки стану охорони праці. Здійснено 30 спільних заходів із вшанування пам'яті загиблих на виробництві, зокрема, відвідано 14 сімей, надано матеріальну допомогу восьми сім'ям потерпілих. Шістьох працівників відокремлених підрозділів нагороджено почесними грамотами.

## Перспективи української ініціативи

Українська сторона є ініціатором роботи зі спільним парком вагонів залізничних адміністрацій країн-учасниць Співдружності та приватних вагонів операторів. Про це повідомив генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк під час 52-го засідання Ради залізничного транспорту країн-учасниць Співдружності, яке відбулося 13-14 травня у Юрмалі (Латвія). На засіданні Ради залізничного транспорту значної уваги було надано питанню організації роботи в умовах зміни структури вагонного парку за формою власності. Як зазначив генеральний директор Укрзалізниці, українська сторона запропонувала свої послуги щодо розробки нормативної документації у зв'язку зі зміною форми власності вагонного парку. За словами Михайла Костюка, на засіданні Ради розглядалося питання збільшення транспортного потенціалу та обсягів перевезень країн-учасниць Співдружності шляхом оптимізації роботи вагонного парку. "Нам необхідно покращити роботу з існуючим вагонним парком. Є величезний ресурс у вдосконаленні управління вагонним парком, зокрема, зменшення порожнього пробігу вагонів, покращення обігу вагонів. Якщо залізничні адміністрації будуть ефективніше використовувати вагонний парк, то ми зможемо регулювати ціновий процес і задовольнити потреби клієнта. У цих питаннях усі учасники наради одностайні", – наголосив Михайло Костюк.

Учасники зустрічі також обговорили план формування вантажних поїздів та вагонів з контейнерами у міжнародному сполученні, питання взаєморозрахунків між залізничними адміністраціями тощо. За підсумками засідання Ради підписано протокол, до якого включено 16 питань. Серед них – питання взаємодії між залізничними адміністраціями, управління перевізним процесом та інші.

## Приміські перевезення: збиткові, проте соціально важливі

Для перевезення пасажирів у приміському сполученні влітку буде задіяно 318 складів електропоїздів, 132 склади дизель-поїздів та 11 рейкових автобусів. Про це повідомив перший заступник начальника Головного управління приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці Олександр Гудков. Він зазначив, що техніка та інфраструктура готові до роботи в літній період. Для підготовки моторвагонного рухомого складу, інфраструктурних об'єктів: вокзалів, зупиночних пунктів, платформ проведено місячник з покращення санітарно-технічного стану рухомого складу, перевірки роботи поїзних бригад, заходи з підвищення доходності.

Щодоби у приміському сполученні залізничники перевозять близько 1 млн пасажирів. Зазвичай влітку пасажиропотік зростає приблизно на 10%. Упродовж 4 місяців 2010 року перевезено 118,3 млн пасажирів, але покриття витрат становить лише 10%. За 4 місяці поточного року доходи від приміських пасажирських перевезень склали 105 млн грн, а витрати – 1,1 млрд грн.

Серед причин збитковості – недоотримання компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів. Ще одна причина збитковості – низький тариф, що майже у 8 разів нижчий від собівартості проїзду. Залізничники розуміють соціальну роль приміських пасажирських перевезень і не будуть підвищувати тариф до рівня рентабельності.

За матеріалами прес-центру Укрзалізниці

## ПАСАЖИРСЬКЕ ЛІТО-2010: ДО ПОВНОЇ ГОТОВНОСТІ КРІЗЬ ПРОБЛЕМИ Й НЕДОЛІКИ

(Продовження. Поч. на 1 стор.)

Для обслуговування пасажирів на вокзалах залізниці задіяно 396 квиткових кас. До літніх перевезень у цехах харчування триває робота з відкриття додаткових торговельних закладів на вокзалах та в поїздах. Зокрема, у склад поїзда №256/255 Львів-Сімферополь планують увести два вагони-ресторани. Буде розширено і стаціонарну торговельну мережу на вокзалах станцій Львів, Івано-Франківськ та Ужгород.

Щодо кадрового забезпечення, то нині потреба в укомплектуванні штату провідників пасажирських вагонів та інших професій, задіяних у процесі літніх перевезень, складає 455 осіб, у тому числі провідників – 420 осіб. Тому на допомогу досвідченим колеґам на літній період традиційно буде залучено 200 осіб з числа студентів вищих залізничних навчальних закладів I-IV рівнів акредитації.

Серед проблем, які з року в рік супроводжують

процес підготовки господарства до літніх перевезень, недостатнє забезпечення за окремими позиціями запасних частин та матеріалів, що необхідні для ремонту та підготовки вагонів у літні рейси. Якщо миючі та дезінфікуючі засоби, емалі, віконне скло, гальмівні колодки постачаються регулярно, згідно із заявками, то, скажімо, лінолеуму, вінілшкіри, – значно менше від потреби. До оперативно-го вирішення і питання забезпечення комплектами постільної білизни, занавісок, килимової доріжки, подушок, матраців, склянок та підстаканників, адже усе це в комплексі забезпечує належний сервіс та комфортну подорож, а це, погодьтеся, не менш важливо за гарантування її безпеки. Тим більше, що через різні економічні та кліматичні чинники, які нині дошкуляють авто- та авіатранспорту, популярність і, відповідно, навантаження на залізницю з року в рік зростають.

Підготував Андрій ВЕЗДЕНКО