

Гарячий сезон літніх

Для звичайного пасажирів омріяна літня подорож розпочинається з моменту, відколи він увійшов до вагона. За вікнами залишився перон, місто з його безперервним ритмом, робота, якій присвячуєш ліву частку свого життя, дім, друзі та знайомі. Попереду – кільканадцять годин у потязі. Належно прибране купе, чисті килимові доріжки, свіжа постіль – усе це зазвичай відразу впадає в око пасажирів, який переважно не замислюється, яка частина роботи у підготовці вагонів до рейсу залишилася для нього “за кадром”. У період літнього відпочинку для працівників пасажирського господарства уже традиційно збільшується обсяг роботи. Ритм літніх перевезень ми побачили, завітавши в Ужгородську пасажирську вагонну дільницю.

– Під час літніх перевезень збільшується кількість пасажирських вагонів, які експлуатуються у поїздах, а відтак для нас збільшується обсяг роботи здебільшого за рахунок ремонту й обслуговування систем кондиціювання, – розповідає начальник Ужгородської пасажирської вагонної дільниці Василь Орелецький (на фото).



– Вагони з системою кондиціювання повітря (в експлуатації 19 вагонів) проходять додаткову ревізію, технічне обслуговування, систему кондиціювання запускають, заправляють її холодоагентом. Вагони, які ми експлуатуємо, випущені ще в колишній Німецькій Демократичній Республіці, такого ж віку і кондиціонери. Через це маємо проблеми із запчастинами для цих кондиціонерів, адже зараз їх вже ніде не випускають. У вагоні можна поміняти дверну ручку, замінити дзеркало, а комплектуючі до системи кондиціювання знайти важко. У попередні роки покращилася ситуація із холодоагентом, служба матеріально-технічного постачання належ-

но нас ним забезпечує.

При підготовці до літніх перевезень особливу увагу приділяємо також системам вентиляції, водопостачання, електрообладнання, справності системи пожежної сигналізації, стану кріплення кліматичної установки пасажирських вагонів. Всі наші поїзди укомплектовані стаціонарними та переносними радіостанціями, протипожежними засобами, технічними та медичними аптечками, забезпечено надійну роботу електропневматичних гальм, хвостові вагони оснащено засобами огороження поїзда в екстремальних ситуаціях.

Під час підготовки поїзда до рейсу вагони забезпечують знімним інвентарем, постільною білизною, шторами, серветками, чайною продукцією. Проводиться санітарне прибирання вагонів, усуваються недоліки технічного стану, які трапилися на шляху прямування. Бувають і такі пасажири, що ріжуть полиці, знімають їх, ламають туалети. Всі несправності усувають під час стоянки поїзда на дільниці.

До літніх перевезень ми додатково отримуємо знімний інвентар, хоча, на жаль, не в такій кількості, у якій потребуємо. Пасажирське господарство загалом дуже матеріально затратне, через що виникає багато проблемних питань. Це, здавалось би, дрібниці, але пасажир їх бачить. Однак за будь-яких обставин стараємося працювати якнайкраще. План із підсобно-допоміжної діяльності за період цього року виконуємо на 102%.

Ужгородська пасажирська вагонна дільниця має у своєму



складі пункт підготовки вагонів у рейс, підсобно-допоміжний цех, контору із обслуговування пасажирів, котельню, цех харчування, який забезпечує продукцією вагони-буфети в поїздах. Штат дільниці – 685 працівників. На станції Чоп маємо пункт перестановки вагонів, на якому вагони, що слідують в Угорщину, Словаччину, Австрію переставляють із широкої колії на західноєвропейську і навпаки. Там же є пункт технічного огляду вагонів.

Ми готуємо два склади поїзда №99/100 Ужгород-Київ (фірмовий поїзд 2 класу), три склади поїзда №13/14 Ужгород-Харків, один склад поїзда №625/626 Ужгород-Чернівці з причіпним вагоном до Сімферополя. 31 липня плануємо ввести причіпний вагон Ужгород-Санкт-Петербург. У зимовий період ходив один безпересадковий вагон Ужгород-Сімферополь, а на літо їх буде два.

Під час літніх перевезень додаткових поїздів у нас нема, але наявні поїзди доукомплектуємо до повної схеми. Загалом до літніх перевезень підготовлено 99 вагонів – весь наш приписний парк. У порівнянні з минулим роком це приблизно такий же показник. Минулого року ми отримали три модернізовані спальні вагони, але щороку 1-2 вагони списують за терміном експлуатації.

Кількість пасажирів у літній період збільшується. Наприклад, поїзд №13/14 долає із заходу на схід найдовший маршрут у країні, – понад 1 тис. км. Цей потяг складається з кількох маршрутів: одні пасажири їдуть із Ужгорода до Києва, зі столиці чимало пасажирів добираються ним до Полтави, з Полтави є постійний потік пасажирів до Харкова. Таким чином цей поїзд перевозить більше пасажирів, ніж має кількість місць.

Основні труднощі, які виникають у роботі, пов'язані із застарілим рухомим складом і браком кадрів. Вагонний парк дільниці застарілий, 80% вагонів віком понад 28 років, але приходиться ремонтувати їх, підтримувати в належному стані. Через це щороку додається роботи працівникам пункту підготовки вагонів – старі вагони частіше виходять з ладу. Для якісної експлуатації пасажирських вагонів, підготовки їх до рейсу виконуємо на дільниці ТО-1, ТО-2, ТО-3.

Із кадрами ситуація останнім часом дещо покращилася, але складність у тому, що в Ужгороді нема навчальних закладів, які готували б потрібних нам спеціалістів. Наші місцеві випускники школи неохоче їдуть вчитися в навчальні заклади, розташовані далеко від дому. Щоправда, зараз кількість наших студентів-залізничників з Ужгорода дещо збільшилася, здебільшого вони обирають професію провідника. Однак в Ужгороді нема навчальних закладів, де готували б, наприклад, слюсарів з ремонту рухомого складу, складачів вагонів, а ми їх потребуємо. На таких посадах у нас здебільшого працюють люди зі Львівської та Івано-Франківської областей. Дорога з дому на роботу і назад відбирає у них чимало часу: доводиться долати чималі відстані. Провідникам легше, бо вони кілька діб у дорозі, а потім кілька діб вдома. На час літніх перевезень залучаємо студентів-практикантів. У нас є студентський загін, де працюють провідниками студенти залізничних вузів. Стараємося, щоб практиканти добре виконували всі свої обов'язки і сумлінно ставилися до роботи.

Штат дільниці за останні роки омолодився, на роботу приймаємо випускників училищ, залізничних вищих навчальних закладів, люди пенсійного віку їдуть на заслужений відпочинок.

Багато працюємо над покращенням культури обслуговування пасажирів, наголошуємо на це під час усіх інструктажів. Щороку проводимо на підприємстві конкурс на кращого провідника, матеріально й морально заохочуємо переможців, потім вони беруть участь у дорожньому конкурсі у Львові. Цього року наші провідники зайняли почесне командне третє місце.

Основні наші виробничі споруди побудовані у 2004 р., введені в експлуатацію на початку 2005 р., до того часу ця територія була в дуже занедбаному стані. Тоді ж ми отримали нове котельне обладнання, новий автомобіль для забезпечення потреб дільниці, нову дезінфікуючу камеру, нові компресори для подачі повітря. За п'ять років багато напрацювали, оснастили підприємство потрібними механізмами. Хоча, звісно, чимало обладнання залишилося ще із 60-70-х років і зараз воно вже морально застаріле. Наприклад, токарний станок у нас 1967 року випуску, але він, напевно, служитиме ще стільки ж років. Значно полегшив роботу мийний комплекс, який відкрили минулого року, тепер мийниці миють вручну вагони тільки зсередини.

Коли тільки починали будувати дільницю, наші працівники брали участь у її проєкті, висловлювали свої пропозиції, контролювали хід будови. Тоді ж до нас щотижня приїжджав фотограф, який фіксував, як поступово “народжувалася” наша дільниця аж до того часу, коли офіційно перерізали стрічку при її відкритті. Зараз хочемо на підприємстві зробити куток історії, у якому покажемо, як тут було колись і що маємо тепер.

Маємо хороші умови праці, хороших спеціалістів, стараємося працювати якнайкраще. Наш колектив – переможець дорожнього змагання серед відокремлених підрозділів за підсумками роботи 2009 року.

