

**На конкурсі професійної майстерності чергових по станції та складачів поїздів, що нещодавно відбувся на станції Львів, перемогли представники Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень.**

Спекотного липневого дня ще гарячіше було на одній із тупикових колій станції Львів, де за право називатися найкращими за професією змагалися представники господарства перевезень залізниці. Голова комісії конкурсу – начальник служби перевезень Зиновій Фіняк зазначив, що на другий етап конкурсу професійної майстерності (до речі, такі змагання у господарстві перевезень проводились вперше) до Львова приїхали найкращі спеціалісти, які вже підтвердили високий рівень своєї кваліфікації у першому етапі конкурсу на місцях:

– Наше завдання – познайомитися з вами ближче та ще раз відпрацювати порядок дій у нестандартних ситуаціях, що виникають у роботі чергового по станції та складача поїздів, – наголосив Зиновій Михайлович. – Цей конкурс присвячений 65-річчю від Дня народження Георгія Миколайовича Кірпи. Наш Міністр понад усе цінував професіоналізм.

Мета конкурсу – визначити кращих працівників станцій та дирекцій залізничних перевезень, перевірити їхні професійні знання, обмін передовим досвідом із подальшим його поширенням між іншими пра-



## Івано-франківці – найкращі руховики

цівниками господарства, розширення і поглиблення професійних знань і умінь працівників для подальшого забезпечення безпеки руху та охорони праці. Відповідно до Положення про проведення конкурсу професійної майстерності, переможці отримують премії у розмірі 1500 грн.

У першій – теоретичній частині конкурсу учасники проходили перевірку теоретичних знань за допомогою тестів. Кожен із учасників мав відповісти на 20 питань, які були згруповані за напрямками. Після завершення тестування кожному учаснику було надано інформацію про тестування, вказуючи кількість правильних відповідей із кожного блоку питань. За кожну правильну відповідь нараховувалося 2 бали.

У другій – практичній частині – складачі поїздів на базі стрілочного переводу вказували його несправності, а чергові по станції демонстрували дії чергового по станції при переведенні стрілочного переводу у випадку, коли стрілочна секція, куди входить стрілка, показує зайнятість. Загальна кількість балів складала 60. За кожну неправильну відповідь знімалося по 2 бали.

– Складачі поїздів та чергові по станції показали приблизно однаковий рівень підготовки, – розповів член журі – начальник техвідділу служби перевезень Олександр Цекот. – Я вкотре переконався, що такі заходи необхідні. Сьогодні у нас пройшов навіть не екзамен, а щось на зразок тренінгу. Однак такий формат не завадив журі досить

суворо оцінювати знання залізничників. Впевнену перемогу з найбільшою кількістю набраних балів отримали представники Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень. Найкращими визнано чергову по станції Івано-Франківськ Надію Мраку (92 бали) та складача поїздів станції Хриплин Миколу Михайлюка, який теж набрав 92 бали.

Звичайно були й помилки, і з досвіду своєї роботи скажу, що вони загалом типові. А це ще раз засвідчує, що такі змагання, де чергові по станціях та складачі поїздів мають можливість близько спілкуватися

тому, що з керівництвом служби перевезень потрібно спілкуватися, – приєднується до думки начальника техвідділу служби черговий по станції Мукачево Василь Шваб, що не дотягнув до призового місця всього два бали. – А це дуже важливо, коли ти знаєш, що за твоєю спиною стоїть не грізне начальство зі Львова, а цілком доброзичливо налаштований спеціаліст, який завжди може дати фахову пораду.

Організатори конкурсу висловили щире подяку дорпрофсожу, об'єднаному профспілковому комітету Львівської дирекції залізничних перевезень і господарській

із керівництвом служби руху та між собою, мають неабияке значення.

– Сьогодні всі учасники конкурсу ще раз переконалися у

службі залізниці за організацію харчування та призи для переможців.

**Олександр ГЕРШУНЕНКО**  
Фото автора



# Нова формула колійного успіху

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

– Володимире Ільковичу, на Львівській залізниці, як і на решті залізниць України, впродовж року тривав експеримент – у дослідному порядку основною ланкою з поточного утримання колії було визначено дільниці на двох дистанціях колії.



– Для вдосконалення системи поточного утримання колії відповідно до наказу Укрзалізниці з 1 липня 2009 року в дослідному порядку, а з 25 жовтня 2010 року на постійну роботу з дільничною системою організації поточного утримання колії перейшли Львівська та Бродівська дистанції колії.

– Чому обрано саме ці дистанції колії?

– По-перше, обидві дистанції – на головному ході магістралі. По-друге, тут більша, ніж на інших дистанціях, протяжність колії на залізобетонних шпалах та безстиковій колії, тобто тут були проведені різні види оздоровлення колії. Відповідно в цих дистанціях суттєва перевага стрілочних переводів на залізобетонних брусах, так само як і рівень оснащення згаданих дистанцій необхідною технікою. Все це на користь впровадження нової моделі поточного утримання колії.

– Який принцип дільничної системи поточного утримання колії?

– При реорганізації системи поточного утримання колії дистанція колії збережена як основна виробнича одиниця, структурним підрозділом якої є виробнича дільниця з розгорнутою довжиною головних колій до 120 км, під керівництвом начальника дільниці (ПЧУ). За рахунок ліквідації лінійних бригад створено укрупнені бригади по одній на дільницю (ПДУ) та бригади з виконання невідкладних

робіт (ГД) – по одній на околоток. Також у дистанціях колії створені дільниці діагностики колії під керівництвом начальника дільниці, в підпорядкуванні якого є шляховий майстер із контролю за станом колії (один на околоток) та цех дефектоскопії.

– Що дає розподіл функцій контролю технічного стану колії, організації виконання робіт із усунення виявлених несправностей і контролю за їх ліквідацією?

– Невідкладні роботи з поточного утримання колії виконуються бригадами чисельністю 6-8 осіб під керівництвом бригадира колії. Планово-попереджувальні роботи виконує укрупнена бригада в кількості 20 осіб під керівництвом майстра. Це дозволяє йому здійснювати постійний контроль та забезпечувати якість робіт і охорону праці під час їхнього виконання, що на відміну від існуючої системи неможливо, де на околотку на різних кілометрах працюють по 3-4 бригади під керівництвом бригадира колії, у складі яких є по 3-4 монтери колії. Крім того, створення укрупнених бригад забезпечує виконання щомісячних планово-попереджувальних робіт відповідно до планів-графіків, які складені на основі річного плану дистанції з поточного утримання, з урахуванням виділення на дільницю необхідної техніки і матеріалів верхньої будови колії. На основі отриманих актів проміру колії, начальник дільниці планує роботу укрупненої бригади та забезпечення околотків матеріалами. Створення на виробничих дільницях укрупнених бригад дозволяє організувати на дільниці одночасне виконання планових і невідкладних робіт, а це забезпечує ріст продуктивності праці та заробітної плати. І як свідчить аналіз основних експлуатаційних показників дільничної системи організації поточного утримання колії в порівнянні періодів роботи 2008, 2009 років та з 1 липня 2009 – першого півріччя 2011 року є покращення бальної оцінки стану колії, зменшення кількості незадовільних кіло-

метрів колії та кількості діючих попереджень. І це – завдяки новій організації системи контролю за станом колії, розподілом обов'язків майстра з контролю та майстра з виконання колійних робіт.

Крім того, аналіз трудовитрат за період роботи нової організації поточного утримання колії показав, що обсяги виконаних робіт збільшились завдяки підвищенню ефективності використання робочого часу в частині організації праці укрупнених бригад. Як видно з аналізу робочого часу, оперативний час роботи бригад збільшився до 20% за рахунок скорочення непродуктивних витрат часу на переходи від і до місця робіт, переходи в межах робочих дільниць, збільшення обсягів за рахунок виконання одночасно планових та невідкладних робіт. Річний економічний ефект із урахуванням виконаних обсягів колійних робіт, зафіксованих у відомостях ПУ-75, трудовитрат при виконанні робіт із поточного утримання колії склав: по Львівській дистанції колії – 76,5 тис. грн, по Бродівській дистанції колії – 106,3 тис. грн.

– Отже, висновки – на користь дільничної системи організації поточного утримання колії.

– Більше того, враховуючи переваги дільничної системи та позитивні результати роботи, нова дільнична модель поточного утримання колії з 1 серпня впроваджується ще на 12 дистанціях Укрзалізниці, в т.ч. у Стрийській і Тернопільській дистанціях колії нашої залізниці. Такий вибір не випадковий, адже обидві дистанції розташовані на головному транспортному коридорі. У дистанціях проведено ряд відповідних ремонтних робіт, а отже, є потреба збільшити планово-попереджувальні роботи. Подальше поточне утримання колії силами малочисельних бригад не дасть належної якості та продуктивності праці.

Керівники обох дистанцій колії вже отримали накази про перехід на дільничну органі-

зацію поточного утримання колії, працівники дистанцій попереджені про зміни в організації роботи, затверджені графіки адміністративного поділу та схеми організації поточного утримання колії з оптимальним варіантом кількості околотків і дільниць відповідно до технічних параметрів і нормативів витрат праці на поточне утримання колії, затверджені штатні розписи.

До речі, на оснащення "другої партії" дистанцій цього року Укрзалізниця планує скерувати понад 55 млн грн, щоб придбати для них необхідну техніку, малу механізацію та колійний інструмент. Отже, є надія, що тернопільські та стрийські колійники надалі не відчуватимуть дефіциту колійного інструменту і техніки.

Завершуючи спілкування, мій співрозмовник – перший заступник начальника служби колії Володимир Тригуб – досвідчений колійник і керівник висловив думку, що й друга черга експерименту принесе поліпшення показників із продуктивності праці та якості робіт, що виконувались. Адже ефект від спільної роботи з'явився завдяки кільком рішенням. По-перше, декілька маленьких бригад були об'єднані у великі, що забезпечує їх мобільність і зменшення частки ручної праці. По-друге, було передбачено розподіл функцій: одна людина контролює технічний стан колії, друга – організовує усунення виявлених при перевірці несправностей. Це дало можливість зменшити періодичність оглядів і якість промірів колії, адже раніше бригадир і майстер мало не третину робочого часу проводили на колії з перевірки. І не всі несправності фіксувались своєчасно. Тепер кожен займається своєю справою і відповідає за свою ділянку роботи.

Звісно, не можна забувати і про місце розташування дистанції, тобто про умови роботи, інтенсивність вантажопотоків, вміння керівника організувати трудовий процес, а також про кадровий потенціал.

**Ориця ТЕСЛЮК**