

Чи всі підрозділи готові до зими?

Нещодавно в конференц-залі вокзалу станції Львів відбулося засідання дорпрофсожу. Основне питання порядку денного – стан підготовки підприємств залізниці до роботи в осінньо-зимовий період. Участь у пленумі взяли заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник та начальники служб.

До делегатів та начальників служб звернувся голова дорпрофсожу Андрій Сенишин, зауваживши, що для спільного вирішення гострих проблем потрібно насамперед бачити усю об'єктивну картину ситуації:



– Ми були в набагато складніших умовах, але зуміли оцінити не надто втішний стан справ, пояснити людям ситуацію, разом знайти шляхи вирішення проблем і таким

чином вистояти. І сьогодні у звітах теж маємо бачити реальні цифри, що не все у нас гаразд із підготовкою до зими.

Як розповів заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник, планом підготовки до роботи в осінньо-зимовий період року визначено 40 основних заходів, на які передбачено понад 365,5 млн грн, освоєно понад 323 млн грн, що становить 97,6 %.



– Повністю виконано ремонти та утеплення дверей, ремонти покрівель, за винятком товарної контори станції Сквиливі, – зазначив Іван Груник. – Готуючись до роботи в зимовий період, виконано ремонти та налагодження систем опалення приміщень, котельного господарства, систем вентиляції, а також виробничих будинків та споруд. Ці заходи стосувалися 117 котельнь, з яких 68 на природному газі і 48 на вугіллі. Одна котельня працює на альтернативному виді палива – це котельня заводу залізобетонних конструкцій, яка використовує тирсу. Готові і 56 складів палива, хоча забезпечення вугіллям є далеко не бездоганним. Для опалення пасажирських вагонів заготовлено 1 200 тонн вугілля за потреби 7 960 тонн. Котельні забезпечені вугіллям на 87%, а загалом залізниця забезпечена твердим паливом на 66 відсотків. Вугілля тепер надходить щодня, тому всі господарства працюватимуть стабільно.

Служба матеріально-технічного постачання звітує, що теплий зимовий спецодег і спецвзуття закуплено в повному обсязі, за винятком костюмів “Колійник”, які будуть придбані до 1 листопада. Закупівля взуття виконана на 78 відсотків. Проведено навчання 1743 першозимників. На стадії завершення підготовка до роботи взимку тягово-рухомого складу. Капітальні ремонти в заводських і депо-умовах виконані на 100 %.

Щодо колійного господарства, то незважаючи на інтенсивну роботу на дільниці Львів–Здолбунів, модернізація колії виконана на 80%, капітальний ремонт – на 92%, але середній і комплексно-оздоровчий ремонти виконані на 131 та 114 %

відповідно. Погодні умови дозволяють ремонтувати, тому всі заплановані роботи будуть виконані. Окрім цього, 965 стрілочних переводів обладнані електрообігрівачами і 791 – пневмообдувкою. Повністю готова снігоприбиральна техніка. З обласними державними адміністраціями підписані угоди про допомогу в очищенні стрілок від снігу під час великих снігопадів.

Перший заступник голови дорпрофсожу Олег Тхір зауважив, що на багатьох підприємствах роботу з підготовки до зими виконано неповністю, і ситуація гірша, ніж про це звітують керівники служб.



– Під час нашої перевірки було підтверджено, що котельне господарство та дахи дійсно готові на 97%, – зазначив Олег Тхір. – Але, наприклад, у моторвагонному

депо Тернопіль не вирішене питання працевлаштування операторів котельні, яка досі не працює. Працівники залізниці не повністю забезпечені зимовим спецодег і спецвзуттям. Якщо служба матеріально-технічного постачання дає довідку, що спецодег всі забезпечені на 100% і майже 79% спецвзуттям, то реальна ситуація – інша. З довідок, які надали дирекції видно, що забезпечення теплим спецодег становить 70 відсотків. Особлива тривога щодо забезпечення спецодег працівників колійного господарства. Костюмами “Колійник” працівники забезпечені приблизно на 25%, “Гудок” – на 27%, ватними куртками – на 49%, ватними штанами – на 38%, утепленими чоботами – лише 35%. Подібна ситуація і в господарстві електропостачання, де забезпечення спецодег становить 65% від потреби. На час перевірки працівники Івано-Франківської дистанції сигналізації і зв'язку взагалі не були забезпечені спецодег і спецвзуттям.

З вугіллям теж тривожна ситуація, служби інформують, що забезпечення залізниці твердим паливом становить 66%, а насправді ця цифра на рівні 10 відсотків. Підтвердження цьому є довідка від начальника відділу паливно-енергетичних ресурсів, де зазначено, що потреба становить 13 060 тонн, а маємо лише 1 367 тонн. Наприклад, котельні підрозділів Рівненської дирекції залізничних перевезень забезпечені вугіллям лише на 5,2%, а станції лише на 4%.

Незадовільним є забезпечення хімічисток хімікатами. Річна норма для хімічисток – 16 тонн, а отримано тільки 3,3 тонни. Через це у вагонному депо Здолбунів, локомотивному депо Львів-Захід, моторвагонних депо Мукачєво та Коломия хімічистки не працюють. Ми маємо довідку від головного санітарного лікаря залізниці Володимира Багнока, що майже на всіх вузлах прання спец-

одягу проводиться в домашніх умовах.

Іван Маційовський, голова об'єднаного профспілкового комітету Львівської дирекції залізничних перевезень:



– Заплановані заходи з підготовки до зими у дирекції здебільшого виконані. Однак поряд із позитивними показниками ще є низка недопрацьовань. Відповідно до заявки про річну потребу в спецодязі і спецвзутті, нам необхідно ще отримати 187 пар утеплених чобіт, 9 ватних штанів і 17 утеплених костюмів.

Поганим є стан забезпечення вугіллям – отримано лише 26 тонн, які поділили пропорційно між усіма підрозділами. Добре, що ми поступово переходимо на електроопалення, бо за інших обставин було б дуже суцужно. І найголовніше питання – забезпечення гальмівними башмаками. За річної потреби 1500 штук нам надійшло лише 607, що становить 40% від необхідного.

Галина Олексюк, інженер з охорони праці, голова профкому станції Ковель:



– Структурні підрозділи вузла підготовкою до зими почали займатися ще з червня. За цей час було багато зроблено, але проблемним питанням залишається забезпечення вугіллям. Його нема в пасажирському вагонному депо, на станціях, у вагонному і в локомотивних депо. Наприклад, на станції Заболоття побудована нова котельня. Річна потреба у вугіллі становить 31 тону, а є лише 1,5 тонни. Не вистачає гальмівних башмаків. Для роботи вони поки що є, а ті, що невдовзі вийдуть з ладу, не буде чим замінити. Всі ми знаємо, що в зимовий період року башмаки виходять з ладу швидше, ніж влітку.

Григорій Новак, інженер техвідділу, голова профкому Сарненської дистанції сигналізації і зв'язку:



– Нас турбує ситуація з опаленням бази КВПСЦБ. Це – хороша база, там зроблений ремонт приміщень і фасаду, але будівля майже не опалюється. Постійна температура 10-12 градусів, стіни вкрились цвілью, комп'ютерна техніка, на якій встановлені АРМи, виходить з ладу. У таких умовах працюють 15-16 працівниць. Базу опалює дистанція колії, але опалення включають тільки з 5 до 12 години, мотивуючи це тим, що їм не підвищили ліміту газу.

На станції Немовичі будівельники зробили “хорошу” справу, фасад поста ЕЦ обмурували доверху, а дах не перекрили. Таким чином утворився басейн, пішов дощ і дах протікає. У приміщенні своїми силами зроблений ремонт.

Цікава ситуація на станції Решуцьк

поблизу Рівного. У приміщенні для нового цифрового обладнання, яке має забезпечувати зв'язок по новому кабелю, досі не зроблене опалення. Наближається зима, а обладнання має працювати у певному температурному режимі.

Складне питання з відрядженими працівниками у БМП-908 для укладання кабелю на Здолбунівському напрямку. Там працівники не забезпечені належними умовами проживання. На станції Верба люди живуть у вагонах, які частково опалюються, бо нема вугілля. Під ранок дуже холодно. На весь вагон горить дві лампочки. Навіть елементарної електроплитки немає, щоб чай зробити. По воду і в туалет треба йти на станцію через колії. Працівник захворів – його відправили за 200 км. Невже туди не можна відрядити медпрацівника?

Марія Помазанко, голова профспілкового комітету вагонного депо Здолбунів:



– Силами працівників депо, будівельної бригади, зроблено ремонт покрівлі, підготовлено приміщення. Першозимники повністю забезпечені спецодег і на 50 % – спецвзуттям.

Але зовнішній вигляд працівників не відповідає рівню виробництва, оскільки через відсутність хімічних засобів чистка одягу не проводиться. Ці питання треба вирішувати негайно.

Ігор Мицько, голова профспілкового комітету Стрийської дистанції колії:



– Наші колійники уже відчули подих зими. Стрийська дистанція колії – гірська і одна з перших відчуває вплив холодних атмосферних мас. Дистанції бракує 30 пар утеплених чобіт та 12 утеплених костюмів “Гудок”. Це ніби й небагато, але за цією цифрою – живі люди, коли у Стрию чи у Львові було 1-2 градуси морозу, то в горах було 12 градусів нижче нуля і випав перший сніг. У нас також проблема із забезпеченням акумуляторними ліхтарями, потрібно 138 штук, а одержали ми лише 60. Понад 10 років дистанцію не забезпечують сигнальними прапорцями.

При переході на дільничну систему організації поточного утримання колії, нам обіцяли автомобіль і малу механізацію. Взимку монтеру колії треба пройти 15 км. Подолавши таку відстань снігом, покрив якого вищий від головки рейки, монтер колії вже нічого не зможе робити.

Тетяна Меліка, голова профспілкового комітету Мукачівської дистанції колії:

– У нас основна проблема – брак кадрів. Щоб гарантувати належну безпеку руху, ми просимо дати дозвіл на прийом на роботу працівників робітничих професій, які б прийшли на місце тих, хто вийшов на пенсію. Нам це потрібно, щоб поповнити малочисельні колійні бригади та забезпечити рух поїздів на переїздах. Потрібно також спростити процедуру