

# “Поїзд” особливого призначення

**Будівельно-монтажний поїзд (БМП) №908 – особливе підприємство. Жодне будівництво на Львівській залізниці не відбувається без його участі. А ще тому, що за результатами праці воно майже щороку серед переможців дорожніх чи галузевих змагань. Про секрети успішної праці, особливості спеціалізації, трудові будні колективу і не тільки нам розповіли працівники цього залізничного підрозділу:**

**Андрій Зайло, начальник БМП №908:**



– Наше підприємство, засноване в 1949 році, призначене для створення нормальних умов проживання та праці залізничників, зокрема облаштування опалення, прокладення мереж водопостачання, водовідведення,

зв'язку, локальних мереж тощо. Окрім того, ми виконуємо спеціальні роботи, які є типовими тільки для залізниці, наприклад, прокладання мереж СЦБ та зв'язку. Не так давно, працюючи над забезпеченням прискореного руху на напрямку Львів–Здолбунів, наші працівники в стислі терміни – за кілька місяців – проклали майже 500 кілометрів кабелів, необхідних для злагодженої роботи пристроїв СЦБ, зв'язку та ін. Загалом у переліку робіт, на які ми маємо ліцензію, вказані: розробка ґрунтів, улаштування ґрунтових споруд, зведення металевих, а також збірних бетонних та залізобетонних конструкцій, монтаж інженерних споруд, магістральних нафтогазопроводів, споруд та обладнання, будівництво гідротехнічних споруд та комплексів, монтаж технологічного устаткування, виконання пусконаладжувальних робіт (пожежно-охоронна сигналізація, водопровід та каналізація, опалення, вентиляція і кондиціонування повітря, електропостачання, обладнання і електроосвітлення), монтаж внутрішніх інженерних мереж, систем, приладів і засобів вимірювання, водопроводу та каналізації, опалення, вентиляції і кондиціонування, газопостачання та газообладнання, технологічних трубопроводів, електропостачання, електрообладнання і електроосвітлення, автоматики і контрольно-вимірювальних приладів, зв'язку, сигналізації, радіо, телебачення, інформаційних систем передачі даних і т.ін.

Основні роботи виконують кваліфіковані працівники п'яти виробничих дільниць. Вони одночасно працюють на кількох об'єктах. Кількість таких об'єктів завжди різна, як і відстані до місць їхнього розташування. Тому наші фахівці “розкидані” по семи областях, які охоплює Львівська залізниця, і в Судаку (де ми облаштовували третій корпус пансіонату), а також за потреби на інших теренах України.

Важливу частину роботи виконують працівники нашого підсобного виробництва. Зокрема вони “дають друге життя” секціям чавунних радіаторів та виготовляють різні металоконструкції. Це дає певну економію часу та коштів, які в іншому випадку витрачались би на закупівлю необхідних частин чи деталей, і дозволяє працювати злагодженіше.

Якісна праця нашого підприємства багато в чому залежить від працівників відділу головного механіка – водіїв вантажних машин, машиністів кранів, екскаваторів, автослюсарів. Вони дбають про те, щоб не підводила техніка.

Для швидшого та ефективнішого виконання робіт впроваджуємо нові технології. За сприяння керівництва Львівської залізниці цього року ми придбали машину горизонтального буріння, кабелеукладач і трал для перевезення цієї техніки. Ці новинки дають можливість обходити дороги, комунікації, річки без звичного трудозатратного відкритого способу. При цьому така техніка не ноу-хау для України, але для залізниці – так. Маємо вже замовлення на роботи з використанням придбаних машин і впевнені, що скоро замовників буде ще більше.

Щороку у нас дуже велика кількість об'єктів. Усі вони різні за обсягом робіт і величиною затрачених коштів. Найважливіші об'єкти минулого та першої половини цього року пов'язані з впровадженням швидкісного руху та підготовкою до Євро-2012. Серед них реконструкції – хірургічного відділення Клінічної лікарні Львівської залізниці, колійного розвитку станції Задвір'я, Борщовичі з електрообігрівом стрілок, головного вокзалу станції Львів, привокзальної площі Львова, підкранових колій станції Мостиська-2; ремонт – службово-технічних споруд станції Ягодин, магістральних мереж зв'язку 110 км, 117 км, 142 км; численні переведення переїздів, модернізації пристроїв СЦБ на дільницях Броди–Здолбунів, Львів–Красне, Красне–Броди, модернізації кабельної лінії тощо. І це далеко не всі об'єкти. Роботи у нас завжди вдосталь. Напружені темпи спадають хіба що у морозяні зимові місяці.

**Андрій Розад, економіст:**



– Роботу нашого підприємства можна оцінювати за кількома критеріями. Наприклад, у кількісному еквіваленті – за кількістю об'єктів, проте одні об'єкти невеликі, на них піде мало часу і праці, на інші – навпаки. Тобто сама лише кількість об'єктів не є визначальною. Можна орієнтуватися на загальний обсяг виконаних будівельно-монтажних робіт за певний період у грошовому еквіваленті. Самі для себе успішність своєї

праці наші працівники визначають за середньою заробітною платою. Вони працюють здебільшого відрядно і зацікавлені у результатах своєї праці.

Усі об'єкти ми здаємо у визначений термін. Перехідних практично нема, хіба що роботи на об'єкті розпочинаємо наприкінці року, а закінчуватимемо вже в наступному, чи якщо об'єкт досить великий, і наперед відомо, що на нього буде затрачено не один місяць чи рік. Останній з таких довгобудів ми мали кілька років тому – ЕЦ Ковель.

Замовлень від сторонніх підприємств у нас, як правило, небагато, оскільки більшість робіт виконуємо для залізниці, але якщо випадає можливість заробити додаткові кошти – ми її використовуємо. Наприклад, минулого року наш підрозділ виконав будівельно-монтажних робіт стороннім замовникам майже на 2,4 млн. грн.

Дбаємо і про належну механізацію ручної праці. Наприклад, плануємо закупити на підсобне виробництво новий відрізний станок для металу, який сприятиме зростанню продуктивності праці.

**Галина Глушко, голова профкому, помічник начальника з кадрової роботи:**



– Найбільші труднощі та незручності пов'язані з тим, що у нас в основному відрядний характер роботи. Намагаємося забезпечити працівникам на місцях нормальні санітарно-побутові умови. Зазвичай це проживання у кімнатах відпочинку на вокзалах, у бригадних будинках чи інших подібних приміщеннях. Проте трапляється й інакше. Під час підготовки до швидкісного руху працівники проживали у вагонах. Якщо виникають проблеми з умовами проживання, вирішуємо їх, виїжджаючи на місце.

Зважаючи на “розпорошеність” наших працівників по об'єктах, виникають певні труднощі із забезпеченням усіх питною водою. Впоратись із такими клопотами нам допомагає дорпрофсож.

У нашому підрозділі нема власної їдальні, і харчуватись за талонами наші працівники не можуть через відсутність залізничних їдалень поряд із нами, а також через відрядний характер праці. Тому доплачуємо визначену суму до зарплати, а люди самі вирішують, де і як їм зручніше харчуватись.

За останні роки в нашому колективі суттєво побільшало молодих кадрів – на сьогодні їх у нас понад 40 відсотків. Уся молодь прийшла в БМП-908 після виробничої практики, на якій ми стараємось їх максимально ознайомити з умовами та особливостями праці на підприємстві. Старші працівники допомагають практикантам освоїтись та адаптуватись. До речі, таку ж трудову шко-

лу пройшли й наші керівники. Вони теж починали з робітничих професій, тому знають всі нюанси нашої праці, всі труднощі, з якими стикаються робітники різного рівня.

Найбільше молоді приходять до нас із Львівського професійного ліцею залізничного транспорту, з яким співпрацюємо вже багато років. Працевлаштовуємо і випускників Національного університету “Львівська політехніка”. Зараз маємо нову техніку, і нам потрібні механізатори. З цього приводу ми зверталися до Золочівського коледжу Львівського національного аграрного університету, який готує таких спеціалістів, тепер чекаємо на вирішення питання.

Проблема для молоді – відсутність гуртожитків. Повертаються хлопці з від'їзду, і не всі мають, де перепочити. Намагаємося таких наших працівників десь прилаштувати. Часто у цьому нам допомагає керівництво Львівської дистанції колії.

Деякі з наших молодих фахівців навчаються у вищих навчальних закладах. Ми це підтримуємо, адже так матимемо гідну зміну для майстрів та виконробів у майбутньому. Серед таких Мар'ян Мазур та Ігор Прутула. Зауважу, що перший з них – представник трудової династії. Його батько, Михайло Мазур, також працює у нас. І це – не єдиний приклад. Є ще династії: Володимир і Микола Партеми, Роман та Руслан Теліпські.

Ми пишаємось нашими досвідченими кращими працівниками: слюсарем із виготовлення сантехвузлів Ярославом Дідухом, водієм Володимиром Хамевком, бригадирами дільниць Степаном Біжинським, Володимиром Партемом, Михайлом Дудою, Миколаєм Корчевським, Іваном Перляком.

У наших працівників тяжка робота, і вдома вони бувають хіба на вихідні, та й то не завжди. Даємо їм можливість оздоровитись і відпочити разом із сім'єю. Наприклад, до кінця літнього періоду маємо для працівників 22 сімейні путівки на відпочинок біля моря. Ми придбали 12 путівок на базу відпочинку “Прибой” у Саках. Залізничники їдуть туди із задоволенням. Оздоровлюємо також дітей наших працівників у дитячих таборах, в оздоровчому центрі “Чайка” у Лазурному.

Літо для нас – напружена пора, натомість взимку суттєво збавляємо темпи. Тоді стараємось організувати якийсь відпочинок для молоді. Пропонуємо виїзди в Кострино на базу відпочинку. Багато подібних заходів для молоді проводить молодіжна рада, де головує інженер виробничо-технічного відділу Петро Яремків.

На мою думку, нашими щорічними здобутками та трудовими перемогами ми завдячуємо ставленню до праці у нашому колективі. Атмосфера порозуміння, поваги до результатів праці своїх колег, готовність допомогти – це те, що у нас постійно бачу з перших днів роботи на цьому підприємстві і сподіваюсь, що так буде й надалі.

**Ольга ПАДКОВСЬКА**

РЕДАКЦІЙНА ПОШТА

## Добре, що залізниця має таких відповідальних працівників

Третього серпня цього року я з дружиною їхав електропоїздом №6353 Здолбунів-Ковель до ст. Ківерці, а далі планували маршрутною дістатися до Луцька. Дружина супроводжувала мене, оскільки я інвалід унаслідок захворювання, на черговий медогляд та консультацію до лікаря.

Зійшовши з поїзда, ми вирушили до місця паркування маршрутного таксі і тут же виявили, що сумка з медичною картою, посвідчення, гроші, які взяли з собою для придбання ліків, та інше забули в поїзді, який уже відправився зі ст. Ківерці на Ковель. Моя дружина була в розпачі – усе, що було нам вкрай необхідне, залишилося на сидінні другого вагона електрички. Ми відразу повернулися на

залізничний вокзал ст. Ківерці, звернулися до залізничників і розповіли їм про цей прикрий випадок. Черговий по станції Віктор Тарасюк та його помічниця Лариса Присяжнюк уважно нас вислухали і, не гаючи часу, взялися нас рятувати. Черговий по станції оперативно зв'язався з машиністом електропоїзда і розповів йому про нашу проблему. Незабаром машиніст повідомив, що наші речі знайшли у вагоні і залишили у чергового сусідньої станції Рожище. У той же час помічниця чергового зв'язалася по телефону з автобусною станцією і повідомила нам, що через 15 хвилин із автостанції Ківерці на Рожище відправляється маршрутно таксі. Таким чином завдяки злагод-

женим і оперативним діям залізничників ми не втратили забуті у вагоні речі

З цього приводу я і дружина переконливо просимо редакцію “Львівського залізничника” надрукувати на шпальтах газети нашу сердечну подяку цим добрим, чуйним людям.

Добре, що залізниця має таких відповідальних і уважних працівників, які дбайливо ставляться до своїх обов'язків і готові прийти на допомогу іншим.

Хай щастить їм на роботі і в житті.

**З повагою  
сім'я Слободян із Рівненщини**