

# Депо Львів-Захід: об'єдналися два великі трудові колективи

Газета вже інформувала читачів, що в рамках програми реформування залізничного транспорту України у квітні цього року відбулося об'єднання локомотивних депо Львів-Захід та Львів. Про специфіку роботи, умови праці та рівень соціального захисту працівників об'єднаного підприємства "Львівському залізничнику" розповіли заступник начальника депо з експлуатації Степан Заяць та заступник начальника депо з ремонту Ігор Доскоч.



— Специфіка роботи в об'єднаному депо не змінилася, певні зміни відбулися в штатних розписах дільниць експлуатації та ремонту. Проте у процесі змін завжди виникають певні труднощі, були такі і у нас, — говорить заступник начальника депо з експлуатації Степан Заяць. — Об'єдналися два великі колективи, але його працівники продовжують виконувати звичну для себе роботу. Із технічного боку виникали певні непорозуміння в електронних звітах, програмах, але на сьогодні всі зауваження враховані, і робота з АРМами, електронними звітами тощо налагоджена. На відміну від техніки, із людьми все значно простіше. Більшість залізничників обох трудових колективів розпочинала свою роботу в депо Львів-Захід, тому колективи між собою добре знайомі, багато працівників разом навчалися у навчальних закладах чи на курсах підвищення кваліфікації, бували разом на семінарах. У нас нема "чужих" машиністів чи помічників. Тому з точки зору залізничників основна зміна стосується хіба що нового запису у трудовій книжці.

— Чи позначився процес об'єднання на зарплаті працівників?

— У деяких локомотивних бригадах заробітна плата навіть зросла. Якщо електровозні локомотивні бригади колишнього обертного депо Самбір до об'єднання відпрацьовували на місяць по 70-90 годин, то, переїхавшись на дільницю експлуатації Львів-Захід, відпрацьовують по 130-145 годин — із 19 локомотивних бригад 4 працює на підштовхуванні поїздів на дільниці Любентці-Лавочне, решта локомотивних бригад — у загальному графіку.

— Чи збільшилися об'єми робіт?

— Після введення в дію нового графіка руху поїздів на 2013-2014 роки об'єми робіт у пасажирському русі зменшилися, це пов'язано з відміною курсування деяких поїздів, а у вантажному русі об'єм роботи не є стабільними. На сьогоднішній день дільниця експлуатації електровозів Львів-Захід обслуговує пасажирські поїзди на дільницях Львів-Чоп-Ужгород-Львів, Львів-Трускавець-Львів, Львів-Мостиська-II-Львів, де задіяно 30 локомотивних бригад; на дільницях Львів-Тернопіль-Хмельницький-Жмеринка-Львів, Львів-Шепетівка-Львів працює 36 локомотивних бригад. Вантажний рух на дільниці Львів-Здолбунів-Козятин-Львів обслуговує 37 локомотивних бригад, а на дільниці Клепарів-Лавочне-Чоп-Ужгород-II-Львів — 24 локомотивні бригади. Крім того, на дільниці Підбірці-Клепарів на двох штовхачах працюють 10 локомотивних бригад, на гірчочному електровозі — 5 локомотивних бригад, а на дільниці Мостиська-II-Медика задіяний у роботі вивізний електровоз, який обслуговують 5 локомотивних бригад.

— Чи відбулося внаслідок об'єднання скорочення кількості працівників депо?

— У цілому в процесі реформування скорочення не було, і це — найголовніше. Зменшення кількості працівників відбувалося природним методом — цього року 14 машиністів вийшли на заслужений відпочинок. Троє машиністів і один помічник машиніста до кінця цього року досягнуть пенсійного віку, ще 19 осіб — наступного року. Якщо побільшає обсягів роботи, у нас достатньо помічників машиніста з правами управління, яким за необхідності встановленим порядком надають висновки для самостійної роботи машиністом електровоза.

— Чи планується поповнення парку тягового рухомого складу новими локомотивами?

— У 2014-2016 роках у планах Укрзалізниці — закупівля нових локомотивів російського виробництва, які проходили випробування на Карпатському перевалі в 2012 році. Сподіваємося, що і наш парк поповнять нові одиниці.



— До реорганізації двох депо у локомотивному депо Львів-Захід здійснювався техогляд в обсязі ТО-3 та поточний ремонт в обсязі ПР-1 тепловозів серій 2М62, 2М62у та електровозів змінного струму серії ВЛ80, а у локомотивному депо Львів ремонтували тепловози серій 2М62, 2М62у, М62 та ЧМЕ-3, — розповідає заступник начальника депо з ремонту Ігор Доскоч. — У депо Львів-Захід була значно краща ремонтна база тепловозів, адже свого часу тут проводили ремонт тепловозів за циклом ПР-3. Також у нас знаходився і цех профілактичного ремонту ТО-3, ПР-1, 2 електровозів постійного

струму ВЛ10, ВЛ11м, де ті ж поточні ремонти і техогляди проводилися для електровозів постійного струму. При об'єднанні двох локомотивних депо відбувся розподіл виробничих потужностей. Тепер в об'єднаному депо Львів-Захід є два цехи: окремо дільниця ТО-3, ПР-1 тепловозів та дільниця ТО-3, ПР-1 електровозів. У колишньому депо Львів залишився цех із ремонту тепловозів серії ЧМЕ-3, М62, де проводиться ТО-3, ПР-1, та цех, де локомотиви проходять технічний огляд (ТО-2). Крім того, відповідно до реформування залізничного транспорту, з балансу локомотивного депо Львів-Захід у локомотивне депо Мукачеве передали 20 електровозів постійного струму серії ВЛ11м, внаслідок чого зменшився приписний парк електровозів депо Львів-Захід.

Щодо поточного ремонту електровозів ВЛ80, ВЛ10, ВЛ11 в об'ємі ПР-3, то під час цього ремонту відбувається повна розборка електровоза з викочуванням візків та заміною колісних пар, відновлюються основні експлуатаційні характеристики для працездатності тягового рухомого складу — у відповідні міжремонтні періоди шляхом ревізії, ремонту, заміни окремих деталей, вузлів та агрегатів. А нещодавно в локомотивному депо Львів-Захід відбулося засідання комісії в складі представників локомотивного главку, служби локомотивного господарства, фахівців кафедри "Електрорухомого складу" Української державної академії залізничного транспорту, яка підтвердила право депо на проведення ремонтів електровозів серії ВЛ80, ВЛ10, ВЛ11 в обсязі ПР-3. Маємо добру ремонтну базу і вже п'ять років поспіль успішно проходимо переатестацію.

— Чи не завадив процес об'єднання належній підготовці рухомого складу до літніх перевезень?

— Із 1 квітня по 15 травня цього року на базі нашого депо відбувся комісійний огляд рухомого складу. Висновки фахової комісії засвідчили готовність локомотивів успішно забезпечити вантажні і пасажирські перевезення у літ-

ній період. У пасажирському русі електровози постійного струму працюють на "плечах" обслуговування у напрямку Чопа, Мостиськ, Трускавець. Модернізовані електровози змінного струму ВЛ40у курсують до Жмеринки. У вантажному русі електровози змінного струму серії ВЛ80 експлуатуються на "плечах" обслуговування аж до Козятина. Тому все від нас залежне виконали справно і в передбачені для ремонтів терміни.

— А як справи у депо із запчастинами та деталями?

— Звичайно, хочеться, щоб постачання було кращим, а головне — ритмічним. Нерідко для ремонту потрібні певні запчастини, а їх нема. Через це локомотиви простоюють замість того, щоб якнайшвидше йти в рух, заробляти для залізниці кошти. У таких випадках доводиться деякі деталі виготовляти самим. Однак, відверто кажучи, за таких умов ремонт не завжди є якісним, бо є запчастини і деталі, які складно й неефективно ремонтувати, вони підлягають заміні на нові. Розумію, що постачання відбувається централізовано, на конкурсній основі, але у нас є програма ремонту на рік, яку ми повинні виконувати у чітко встановлені терміни.

— Чи відбулося на базі вантажного депо скорочення обсягів ремонтних робіт?

— Загалом скорочення не відбулося, у зв'язку з розподілом виробничих потужностей деякі працівники перейшли до колишнього депо Львів, а звітні частини трудового колективу прийшла на дільницю ремонту у депо Львів-Захід. Об'єми робіт теж не зменшилися: ми як виконували ремонти відповідно до програми, так і виконуємо. Навпаки — сьогодні у штаті деяких дільниць бракує 5-6 працівників, тому навіть якщо зменшаться об'єми робіт, то наявний штат працівників буде забезпечений роботою. Тому сьогодні деповчани працюють повний робочий день, отримують стабільну заробітну плату і забезпечені комфортними та безпечними умовами праці. І це — найголовніше.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА  
Фото автора

## НОВИНИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

# Реформування залізничного транспорту: завдання на 2013 рік

Згідно із завданнями Національного плану дій на 2013 рік, Укрзалізниця продовжує виконання Програми реформування залізничного транспорту та розмежування функцій державного і господарського управління у сфері залізничного транспорту.

Нещодавно в Державній адміністрації залізничного транспорту України відбулася нарада з приводу виконання завдань, поставлених перед Укрзалізницею відповідно до Національного плану дій на 2013 рік із впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки "Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава". Нарада відбулася

під головуванням координатора реформ транспортної галузі координаційного центру з впровадження економічних реформ при Президенті України Олександра Кави та першого заступника генерального директора Укрзалізниці Віталія Жураківського.

Під час наради фахівці Укрзалізниці відзвітували, що відповідно до встановленого порядку триває процедура погодження проекту Закону України "Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт", яким передбачений механізм компенсації приватним інвесторам вартості інвестицій, внесених у будівництво залізничних шляхів із подальшою передачею таких об'єктів інвестування у державну

власність і їх закріплення за уповноваженим державою суб'єктом на праві господарського відання, а також механізм державної підтримки залізничного транспорту в сегменті вантажних та пасажирських перевезень. Працюють фахівці Укрзалізниці і над новою редакцією Статуту залізниць України. Крім того, триває робота над розробленням та затвердженням Правил недискримінаційного доступу до об'єктів інфраструктури залізничного транспорту загального користування і над розробленням та виданням нормативно-правового акту щодо порядку формування та державного фінансування соціального замовлення на пасажирські перевезення залізничним транспортом.

Дані нормативні документи будуть прийняті у тримісячний термін після прийняття нової редакції Закону України "Про залізничний транспорт".

Наразі Укрзалізниця очікує на прийняття постанови "Про утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця", проект якої вже скеровано на розгляд до Кабінету Міністрів України.

Після прийняття постанови відбудеться реєстрація публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100% акцій якого належатимуть державі, та буде проведена інвентаризація майна підприємств залізничного транспорту загального користування.