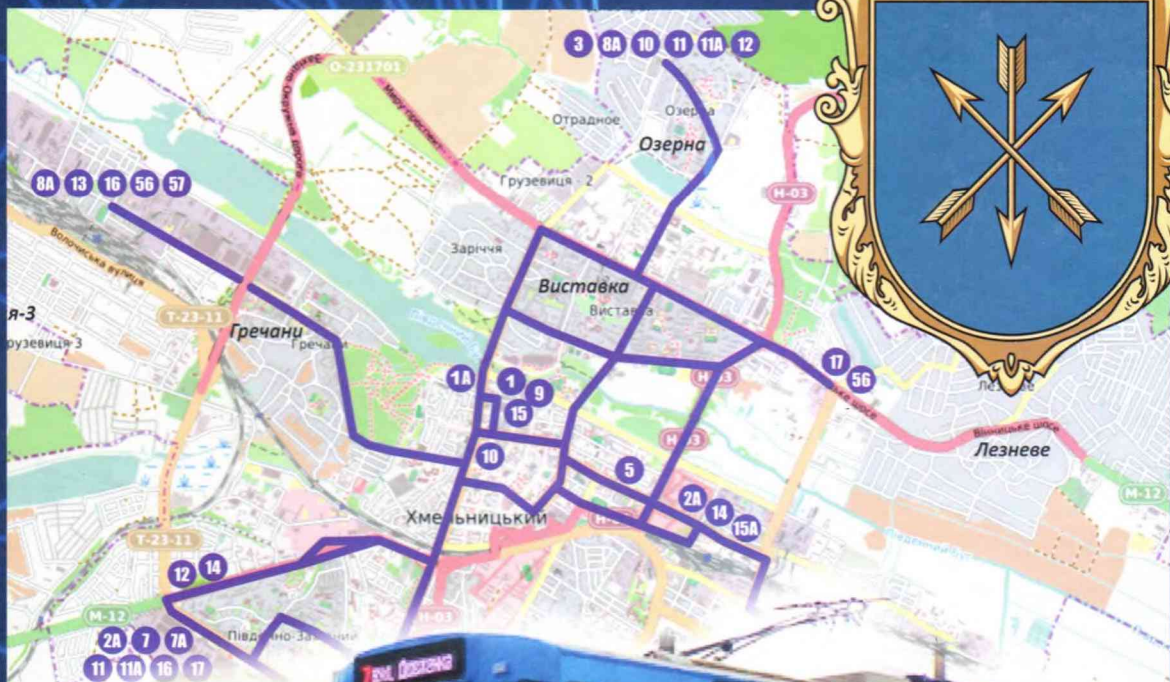
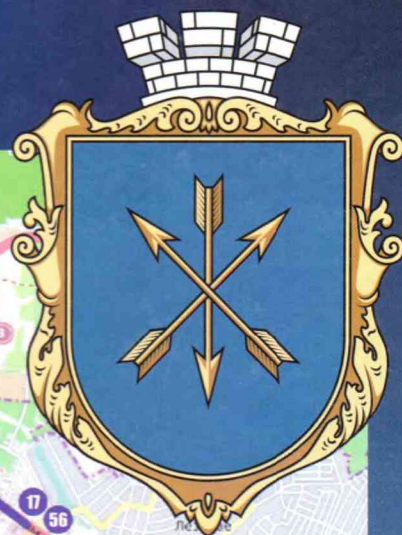


Петро Слободянюк

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ ТРОЛЕЙБУС

До 50-річчя ХКП «Електротранс»:
1970 – 2020 роки



Для участия в олимпиаде
по алгебре

С. Сид

22.06.2021 г.

Петро
Слободянюк

До 50-річчя ХКП «Електротранс»:
1970 - 2020 роки

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ ПРОЛЕЙБУС



Хмельницька ОУНБ



1158991

2020

УДК: 659.121: 351.824.11 (477.43) «1970-2020» (09) (084/1)
С 48

Петро Слободянюк.

Хмельницький тролейбус.

До 50-річчя ХКП «Електротранс»: 1970 – 2020 роки. –
Вінниця: ТОВ «Меркьюрі-Поділля», 2020. – 148 с., іл.

У виданні висвітлено сторінки 50-річної історії розвитку та життєдіяльності провідного підприємства обласного центру – Хмельницького комунального підприємства «Електротранс». На вагомих здобутках його керівників і трудової самовіддачі працівників у забезпеченні якісного пасажирообслуговування хмельничан та гостей міста розглядаються сучасні завдання, найближчі та більш віддалені перспективи знатного трудового колективу хмельницьких тролейбусників.

Автор щиро вдячний директору підприємства Віктору Паламарчуку та голові профкому ХКП «Електротранс» Анатолію Глазюку за допомогу у підготовці і виданні книги.

У книзі використанні фотоілюстрації С.Аніськова і П.Слободянюка.



УДК: 659.121: 351.824.11 (477.43) «1970-2020» (09) (084/1)
ISBN 978-617-530-157-4

© П. Слободянюк, 2020

© О. Підгурський (обкладинка), 2020

© ТОВ «Меркьюрі-Поділля», 2020

ЗА САМОВІДДАНУ ПРАЦЮ – ЧЕСТЬ І СЛАВА!



П'ятдесят років тому в нашому славному місті, що носить ім'я славетного Гетьмана України Богдана Хмельницького, вперше вийшов на лінію перший пасажирський тролейбус. З того часу підприємство «Електротранс» стало основним пасажироперевізником обласного центру з власними великими традиціями, розвиненою матеріально-технічною базою, рухомим складом і потужним кадровим потенціалом.

Своїми здобутками підприємство завдячує людям – відданим фахівцям своєї справи, самовідданим патріотам колективу, усім, хто свідомо присвятив свою працю життєдайній, потужній артерії нашого міста – тролейбусному рухові.

Гордість колективу – його яскраві і талановиті колишні і сучасні лідери, керівники і працівники структурних підрозділів, водії і кондуктори, слюсарі-електрики і ремонтники рухомого складу. Вони вклали і продовжують вкладати у справу свою самовіддану працю, свою душу, небайдує серце, дивовижно оптимістичні далекоглядні плани. Ми знаємо і високо цінуємо ваші трудові традиції, досягнення і успіхи, вашу боротьбу за технічний прогрес, за підвищення культури виробництва і транспортного обслуговування населення. Адже ефективне транспортне забезпечення – стратегічний соціально-економічний пріоритет життєдіяльності нашого міста.



Вам доручена відповідальна місія щоденного перевезення тисяч пасажирів різних професій і різного віку, що викликає до вас щире любов і повагу хмельничан і гостей міста. Гордіться тим великим професійним обов'язком, високою куль-



турою обслуговування пасажирів, заслуженим добрим відношенням людей до вас і вашої праці!

Ювілейна дата – це вагомий підсумок минулих досягнень, відзначення сучасного надбання і осмислення перспектив на майбутнє. А міська влада і територіальна громада гарантують і в подальшому надавати всебічну допомогу для прогресивного розвитку вашого підприємства, оновлення рухомого складу, поліпшення соціального стану працівників.

В день ювілею висловлюємо вам щиру подяку за вашу сумлінну і плідну працю на користь людям, на забезпечення життєдіяльності міста, за відданість своїй справі!

Бажаємо всім міцного здоров'я, стабільності в роботі, сімейного благополуччя і подальшого розвитку вашого трудового колективу!

Олександр СИМЧИШИН,
Хмельницький міський голова



З ТУРБОТОЮ ПРО ЛЮДЕЙ

П'ятдесят років пройшло з дня випуску на лінію першого тролейбуса в м.Хмельницькому. З розвитком промисловості, розбудовою обласного центру розвивалося і міське комунальне підприємство «Електротранс».

Протягом усього часу функціонування підприємства його працівники з ранку і до ночі, в жару і холод здійснюють перевезення пасажирів на підприємства, у навчальні заклади, до залізничного та автобусних вокзалів. В транспортній системі міста електротранспорт єдиний виконує соціальну функцію – перевозить пільгові категорії жителів і гостей: пенсіонерів, студентів.

Колектив підприємства відзначає піввіковий ювілей вагомими виробничими здобутками та славними традиціями.

Сьогодні це одне з кращих на Поділлі та серед споріднених підприємств України комунальне підприємство, підприємство з сучасним, частково оновленим рухомим парком, розвиненою ремонтно-експлуатаційною базою, кваліфікованим менеджментом та робітничим потенціалом.

На протязі всього історичного шляху добросовісної праці наших тролейбусників ініціатором хороших справ, опорою трудового колективу була профспілкова організація, в основі діяльності якої відповідальність і турбота, захист законних трудових і соціальних інтересів працюючих. Завдяки активній позиції профспілкових активістів покращено умови праці в багатьох підрозділах, запроваджено норми галузевої угоди, надається матеріальна і моральна підтримка, створені умови для занять спортом, проведено багато заходів для дітей і дорослих.

Задекілька останніх років профспілковий комітет разом з адміністрацією, завдяки підтримці міської ради, вирішують житлові проблеми для десятків сімей працівників.

Вітаючи від імені обкому профспілки з ювілеєм, хочу подякувати кожному працівнику, ветерану, за добросовісну працю, безпеку перевезень, культуру обслуговування, доброту, терпіння і любов до людей.

Дякую кожному профспілковому активісту за ініціативу, турботу, збереження трудових традицій, внесок в



розвиток профспілкового руху.

Обласна профспілкова організація цінує вашу працю і гарантує трудовому колективу свою підтримку і солідарність в діяльності на користь людям, на зміцнення профспілкового руху.

Бажаємо трудовому колективу, кожній родині міцного здоров'я, успіхів, достатку і благополуччя, завжди зеленого світла на життєвих перехрестях.

З повагою Микола ШАФІНСЬКИЙ,
голова обкому профспілки
працівників житлово-комунального господарства,
місцевої промисловості,
побутового обслуговування населення.



ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ ТРОЛЕЙБУС – ГОРДІСТЬ ПОДІЛЛЯ!



У грудні 2020 року славному Хмельницькому комунальному підприємству «Електротранс» виповнилося 50 років самовідданої праці його невтомного трудового колективу.

Півстоліття тому розвиток міста як обласного центру обумовив докорінне поліпшення роботи міського транспорту. Тому саме найбільш ефективним, дешевим, комфортабельним і соціальним став Хмельницький тролейбус.

Хмельницьке ХКП «Електротранс» являє собою складний галузевий господарський комплекс, до якого входять потужний тролейбусний і автобусний рухомий склад, енергетичне господарство, ремонтно-технічна база, фінансово-економічна, диспетчерська служби. Гордість підприємства

– потужний кадровий потенціал високопрофесійних водіїв і кондукторів, інженерів, механіків, електромонтерів, робітників і службовців.

Наш дружний і згуртований колектив свій ювілей зустрічає з гарним настроєм і вагомими трудовими здобутками, модернізацією і запровадженням нових методів економії електроенергії і матеріалів, покращенням соціальних питань.

Трудовому колективу Хмельницького тролейбуса є чим пишатися. Адже від перших 12-ти тролейбусів, що вийшли 24 грудня 1970 року по 16-ти кілометровому маршруту від заводу «Катіон» до залізничного вокзалу – сьогодні 120 тролейбуси і 22 маршрути, 25 автобусів обслуговують 2 маршрути усіх частин міста. Ми гордимось тим, що тролейбуси і автобуси підприємства «Електротранс» протягом року перевозять понад 42,5 мільйонів жителів і гостей нашого міста.

Роки невпинно линуть, і від нас відходять ветерани, які створювали підприємство електротранспорту і працювали в рідному нам колективі. Час поступово стирає в пам'яті події, забуваються прізвища, імена, дати і яскраві сторінки минулого. Але ми робимо все можливе, щоби пам'ятати все і усіх, причетних до розвитку Хмельницького тролейбуса. Колектив підприємства завдячує розвитку виробничо-технічного і піднесенням соціально-економічного потенціалу



колишнім директорам, головним інженерам, майстрам, великій когорті ветеранів – водіям і кондукторам, працівникам депо і тягових підстанцій, фахівцям робочих професій трудовий стаж багатьох з них сягає десятки років. Саме в їхньому середовищі формувалися високі моральні переконання, насамперед любов і повага до людей, товаришів по роботі і до праці.

Тут уславили себе ударною працею трудові династії, сімейні екіпажі тролейбусників, які присвятили підприємству велику частину свого життя, залишивши тут частку свого серця і душі. Наприклад, до сімейної династії колишнього заступника начальника депо Віталія Крушинського входили дружина – диспетчер Надія Петрівна і син – водій Олег Віталійович. Нині ударною працею звеличують колектив династії Іванових, Петрових, сімейні екіпажі

Але головний успіх підприємства залежав і залежить від провідної трудової професії – водія тролейбуса. Тому як не згадати добрим словом водіїв, які вивели на лінію перші міські тролейбуси. Великої пошани заслуговують понад четверта частина нині працюючих водіїв-ветеранів, які стали яскравим прикладом для молоді у самовідданій праці. Молодим працівникам підприємства «Електротранс» треба пам'ятати і знати, як багато зроблено старшим поколінням і як багато ще потрібно зробити кожному з них, щоб не тільки продовжити, але й примножити досягнуте, зберегти славні трудові традиції.

На підприємстві значна увага приділяється соціальній сфері і соціальному захисту, заходам з охорони праці і техніки безпеки працівників. Налагоджена ліцензована діяльність центру підготовки водіїв тролейбусів та підвищення кваліфікації працівників робітничих професій – електромонтерів, слюсарів, ремонтників.

Упродовж 50 років чимало сімей працівників отримали квартири у відомчих будинках підприємства, а новоприйняті на роботу працівники проживають у комфортабельних гуртожитках.

Правовий захист працюючих забезпечують фахівці юридичного відділу, активісти профспілкової організації. Регулярно виплачується заробітна плата, за результатами праці діє система преміювання. Організовано медичне, культурне обслуговування, функціонують їдальня, медичний пункт, стоматологічний кабінет, клуб, великий спортивний зал, сауна. На підприємстві облаштовані кімнати для відпочинку водіїв тролейбусів, робітників у цехах і майстернях, організовано харчування на території

підприємства. За окремим графіком проводиться перевезення працівників до місця роботи і додому. Відповідні категорії працівників за рахунок підприємства забезпечуються фірмовим та спецодягом, отримують пільгові та додаткові відпустки.

Регулярно проводиться професійне свято з вшануванням передовиків та новаторів виробництва, преміюванням,



присвоєнням звання «Ветеран підприємства», занесенням у «Книгу слави» та на Дошку пошани. Під час зимових канікул для дітей влаштовуються новорічно-різдвяні свята, влітку виділяються путівки в дитячі табори.

Продуктивна робота КП «Електротранс» в повній мірі залежить від базової фінансової підтримки Хмельницької міської ради і безпосередньої турботи міського голови Олександра Симчишина. Тільки за чотири роки каденції і сприяння мера міста придбано 27 сучасних низькопосадочних тролейбусів. Виділені земельні ділянки на будівництва житла для електротранспортників. Підприємство отримує компенсацію з міського бюджету за безкоштовне перевезення пільгових категорій пасажирів.

В такий важливий ювілей Хмельницького тролейбуса треба також з вдячністю згадати колишніх керівників міста – голів міської ради Костянтина Карлова, Анатолія Сургунда, Івана Бухала, Михайла Чекмана, Миколу Приступу, Сергія Мельника, які в непростих суспільно-політичних і кризових умовах не випускали з поля зору успішного вирішення назрілих економічних і соціальних проблем тролейбусного підприємства.

Колектив Хмельницького тролейбуса впевнений у своєму завтра і в тому, що разом дружньою виробничою сім'єю зможе виконати своє головне завдання – забезпечити безперебійне, якісне, безпечне та комфортне перевезення хмельничан та гостей міста.

Хмельницький тролейбус – гордість Поділля.

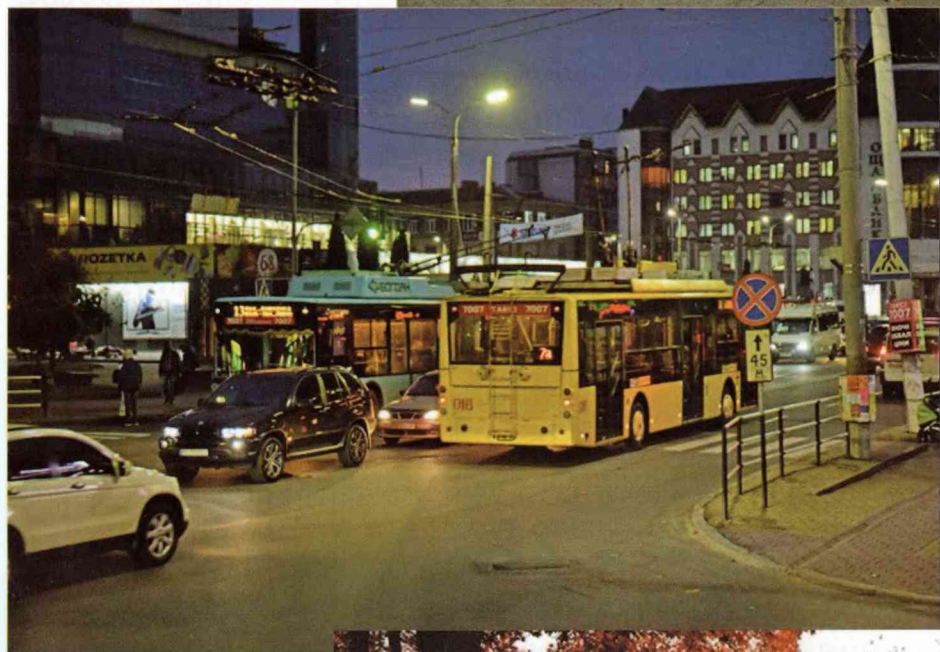
В день ювілею вітаю всіх водіїв тролейбусів, кондукторів, ремонтників, ІТР та їхні родини, профспілкову і ветеранську організації з цією знаменною датою!

Це наше велике колективне свято, сповнене незабутньою пам'яттю про самовіддану щоденну працю і трудовий героїзм творців Хмельницького тролейбуса та повну самовіддачу сучасників для його збереження і зростання!

Бажаю усім міцного здоров'я, сімейного благополуччя і нових трудових успіхів на довгі роки, на користь Державі, нашому славному місту Хмельницькому і його прекрасним людям!

Віктор ПАЛАМАРЧУК,
директор ХКП «Електротранс».





ХМЕЛЬНИЦЬКОМУ ТРОЛЕЙБУСУ – 50 СЛАВНИХ РОКІВ!

24 грудня 2020 року відзначається 50 років запровадження тролейбусного руху в м.Хмельницькому. Ця подія має велике соціально-економічне значення для обласного центру та його мешканців. Адже розвинена інфраструктура та ефективна транспортна система створюють всі умови для забезпечення стандартів якості життя мешканців міста.

При цьому відомо, що тролейбусний рух в світі залишається пріоритетним напрямком розвитку міського пасажирського транспорту.

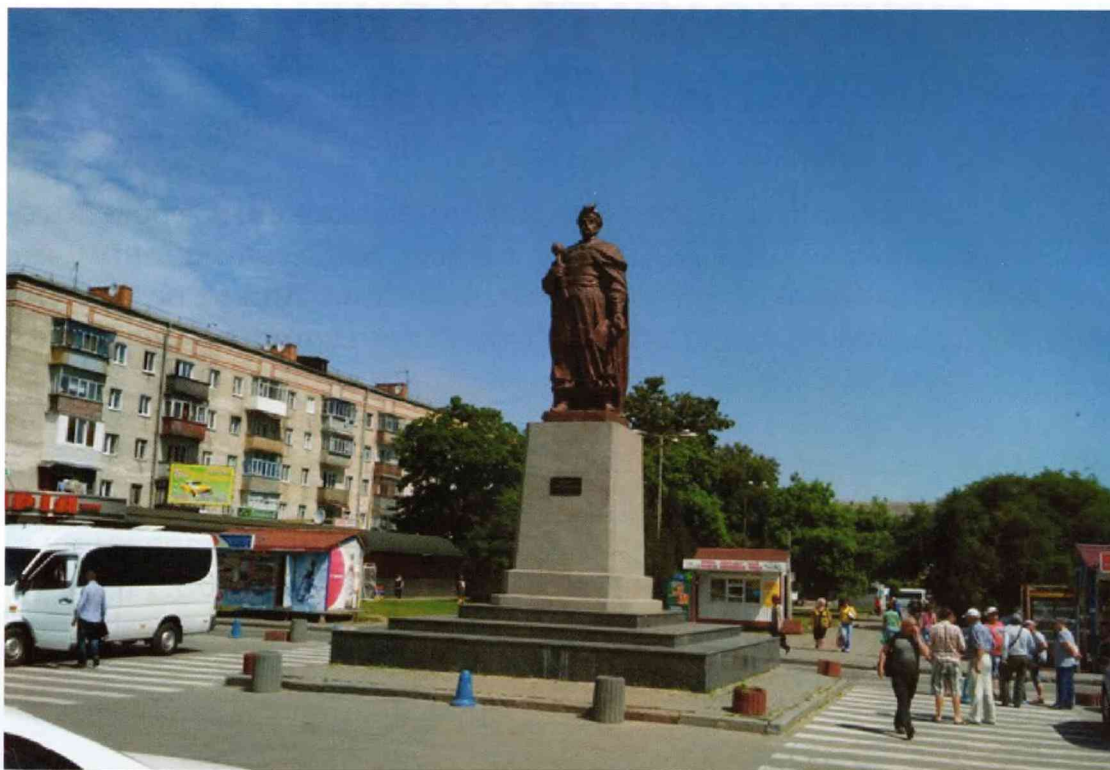
Існує версія, що перший тролейбус (англ. trolley-bus) створено 1880 р. в Німеччині, у 1933 р. запроваджено в Москві. Перші тролейбусні пасажирські перевезення були відкриті в українських містах: Києві (05.11.1935), Чернівцях (01.02.1939), Харкові (01.05.1939), Донецьку (15.06.1940), Одесі (07.11.1945), Дніпрі (07.11.1947), Запоріжжі (22.12.1949), Севастополі (05.11.1950), Кривому Розі (21.12.1957), Сімферополі (07.10.1959), Хмельницькому (24.12.1970).

Недарма в світі існує понад 200 різноманітних виробників тролейбусів. В Україні тролейбуси виготовляють Луцький автомобільний завод (Богдан), Чернігівський автобусний завод, Дніпропетровський ремонтний завод електротранспорту спільно з АТ «Літан», Львівський концерн «Електрон».

Нормативно-правовою базою функціонування міського електротранспорту стали Закони України: «Про міський електричний транспорт», «Про місцеве самоврядування в Україні», а також Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 р. №1855 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року», Постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2004р. №1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом» та інші нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України, Президента України, органів місцевого самоврядування.

Хмельницький значний історичний та сучасний економічний і культурний центр Поділля відоме з 1431 року. До 1794 року носило назву Пłosкирів, з 1795 по 1954 роки – Проскурів. 16 січня 1954 року Проскурів було перейменовано у Хмельницький, з відповідним перейменуванням й області. Сьогодні це адміністративний центр Хмельницької області і Хмельницького району розташований на берегах Південного Бугу, за 376 км (автомобільний шлях) від Києва. Залізничний вузол (станції Хмельницький, Гречани). Через місто проходять автошляхи Житомир-Чернівці (Н03) і





Пам'ятник Б.Хмельницькому на привокзальній площі





Тролейбусна мережа з'єднує підприємства південно-західної, північної та східної промислових зон з житловими масивами та соціально-культурними закладами



частина міжнародного маршруту Е50 автодорога міжнародного значення Стрий – Тернопіль – Вінниця – Кропивницький – Знам'янка (М12).

На сьогоднішній день, площа м.Хмельницького складає 93,05 кв. км, чисельність населення міста налічує 271,2 тис. осіб.

Транспортна інфраструктура – одна з головних базових складових життєзабезпечення м. Хмельницького. Для задоволення потреб в сфері пасажирських перевезень загалом діє транспортна мережа з 22 тролейбусних маршрутів та 45 автобусних маршрутів.

До міського пасажирського транспорту пред'являються значні вимоги: надійність, комфортність, висока маневреність рухомого складу, регулярність руху, найменші витрати часу для проїзду до пунктів призначення.

Організацією всіх видів громадського транспорту здійснює Управління транспорту виконкому Хмельницької міської ради, яке вбачає пріоритетність розвитку міського електротранспорту, приведення обсягів роботи пасажирського автомобільного транспорту у відповідність до потреб населення. У галузі міських пасажирських перевезень головним завданням вважається оптимізація існуючої транспортної мережі. Адже надання пасажирам надійних і якісних послуг міським пасажирським транспортом має велике соціальне значення та забезпечує зручний доступ до місця роботи, сфери обслуговування, до освітніх та культурних закладів.

Хмельницьке підприємство «Електротранс» є комунальним унітарним підприємством, створеним відповідно до рішення тринадцятої сесії Хмельницької міської ради від 17.09.2003р. №35 на базі відокремленої частини комунальної власності територіальної громади м.Хмельницького та є повним правонаступником в усіх майнових та немайнових прав і обов'язків міського управління «Хмельницькелектроавтотранс».

Підприємство «Електротранс» знаходиться в м.Хмельницькому, вул. Тернопільська, буд. 15/2 і є юридичною особою, має відокремлене майно, самостійний баланс, рахунки в установах банку та інші атрибути.

Сучасна діяльність КП «Електротранс» регулюється Статутом, затвердженим рішенням міської ради 11.04.2018р. №52 зі Статутним капіталом 125 903 279 (сто двадцять п'ять мільйонів дев'яност три тисячі двісті сімдесят дев'ять) гривень 59 коп. Власником підприємства є територіальна громада міста Хмельницького, в особі

Хмельницької міської ради. Виконавчий комітет

Хмельницької міської ради є органом, який виконує функції органу управління господарською діяльністю «Електротрансу» в межах та обсягах визначених Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні.



Політика міської ради стосовно КП «Електротранс» полягає в:

1. Створенні належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення міським електротранспортом;
2. Забезпеченні сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту;
3. Збільшення питомої ваги електротранспорту у міських пасажирських перевезеннях з метою зниження рівня забруднення навколишнього середовища міста;
4. Оновлення рухомого складу;
5. Заміна фізично зношеного обладнання та підвищення технічного рівня експлуатації існуючого обладнання.

КП «Електротранс» надані широкі права і повноваження в сфері галузевої діяльності. Зокрема підприємство від свого імені виступає у господарських, цивільних та адміністративних правовідносинах з юридичними та фізичними особами, набуває майнових прав та несе обов'язки, виступає позивачем та відповідачем у судах загальної юрисдикції, господарському та адміністративному судах, несе відповідальність за результати своєї господарської діяльності. Підприємство діє за рахунок госпрозрахункової діяльності та компенсацій за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Може від свого імені укладати на всій території України і за її межами угоди, інші юридичні акти з самостійними суб'єктами підприємницької діяльності, має право входити в асоціації і інші об'єднання по галузевому, територіальному і інших принципах, які не суперечать чинному законодавству та його статуту.

Метою створення і діяльності Хмельницького «Електротрансу» є: з одного боку, господарська діяльність для досягнення економічних і соціальних результатів з метою отримання прибутку, а з іншого – забезпечення високого рівня культури обслуговування пасажирів, санітарного стану та збереження закріпленого майна.

До сфери господарської діяльності підприємства входить:

- здійснення транспортного обслуговування населення тролейбусами і автобусами на договірній основі з Власником, реалізація проїзних квитків разових та довгої тривалості на тролейбусні і автобусні перевезення, організація і контроль по забезпеченню регулярності і безпеки руху;
- внесення пропозицій міськвиконкому для усунення недоліків по утриманню доріг, вуличного освітлення, поліпшення транспортного руху в місті;
- роздрібна оптова торгівля через власні та інші торговельні заклади, закупівля сільськогосподарської продукції у населення за готівку, послуги організаціям та населенню;
- здійснення експлуатації, ремонту, утримування в належному стані тролейбусів, автобусів і автомобілів, тягових підстанцій, будівель та споруд, які знаходяться на балансі



підприємства;

- проведення будівництва господарським способом;
- розробка технічної документації і виготовлення запасних частин;
- здійснення техніко-економічного аналізу роботи підприємства, впровадження заходів подальшого вдосконалення організації виробництва, оплати праці, підвищення кваліфікації працюючих;
- організація навчального процесу на базі підприємства з метою підготовки кваліфікованих кадрів водіїв пасажирських тролейбусів, слюсарів з ремонту рухомого складу і діючого обладнання та інших професій (згідно єдиного тарифно-кваліфікаційного довідника);
- здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом;
- відкриття власних автостоянок для надання послуг з метою зберігання транспортних засобів;
- торгово-посередницька діяльність;
- проведення експертної оцінки майна, нерухомості, техніки та обладнання інспекцією Державного технічного нагляду;
- утримування в належному стані приміщень соціальної сфери (їдальні, спортзалу та інших об'єктів соціальної сфери);
- здійснення експлуатації житлового фонду та надання комунальних послуг населенню;
- здійснення іншої діяльності, не забороненої чинним законодавством України.

Майно КП «Електротранс» складають виробничі та невиробничі фонди та оборотні кошти, а також інші цінності, які знаходяться у комунальній власності і закріплюється за підприємством на праві господарського відання.

Розподіл прибутку комунального підприємства здійснюється за рішенням виконавчого комітету міської ради.

Підприємство самостійно визначає структуру управління, встановлює чисельність штату, а за погодженням з органом управління формує облікову політику.

Директор підприємства призначається на посаду міським головою шляхом укладення контракту з подальшим виданням розпорядження та звільняється з посади розпорядженням міського голови. Функції, права та обов'язки структурних підрозділів (цехів, дільниць) підприємства визначаються положеннями про них, які затверджуються його директором.

Взаємовідносини директора з трудовим колективом, у т. ч. вирішення соціально-економічних питань, передбачається у колективному договорі, який регулює виробничі, трудові та соціальні відносини трудового колективу з адміністрацією підприємства.



Повноваження трудового колективу підприємства реалізується конференцією, члени якого обираються на зборах в структурних підрозділах. Проведення конференції правомочне при наявності не менше 2/3 обраних членів колективу.

Сьогодні колектив Хмельницького тролейбуса має потужний матеріально-технічний і кадровий потенціал. Це 120 пасажирських, 2 спеціальних та 2 навчальних тролейбусів, 25 автобусів і 25 одиниць спецтехніки, 10 тягових і трансформаторну підстанції, понад 199 км. контактної мережі і 83,2 км. кабельних мереж. Наразі на підприємстві усього працює понад 620 чоловік (водіїв, кондукторів, електромонтерів тягових підстанцій, та контактних мереж, робітників з ремонту рухомого складу тощо), які забезпечують повноцінне функціонування підприємства і перевезення пасажирів.

Усі структурні підрозділи підприємства забезпечені надійною системою зв'язку: адміністративно-службового, диспетчерського, технологічного тощо, технічні засоби якого встановлюються і використовуються в залежності від місцевих умов, технічних можливостей та особливостей системи управління підприємства.

Розвинена інфраструктура та ефективна транспортна тролейбусна система створює всі умови для підвищення стандартів якості життя мешканців міста. Тролейбусний рух, його вигідне сполучення і широкі соціальні переваги стали важливою соціально-економічною складовою життєзабезпечення обласного центру і його жителів.

Тролейбуси сучасних моделей стали окрасою міста.

Вранці місто ще не прокинулось, а чисті та охайні тролейбуси-лайнери вже курсують його вулицями. Міський тролейбусний транспорт характеризується надійністю, комфортністю, високою маневреністю рухомого складу, регулярністю руху, найменшими витратами часу для проїзду до пунктів призначення. Більше того, тролейбус вигідно виділяється своїм особливим значенням в міському пасажирському транспортному комплексі як найбільш екологічний, доступний і комфортний вид пасажирських перевезень.

Сучасний комфортабельний тролейбус великої місткості – це справжній електролайнер, що має власний бортовий номер і є одним із найдоступніших і найефективніших видів громадського транспорту міста. Він забезпечує нас, запрошуючи до комфортного пасажирського салону в жаркий літній день чи в непогожу днину, в розбурхану снігову круговерть чи в нещадну грозову зливу...

Він стабільний, обов'язковий, точний і надійний у щоденному забезпеченні наших транспортних потреб!

ХМЕЛЬНИЦЬКА
ОБЛАСНА УНІВЕРСАЛЬНА
НАУКОВА БІБЛІОТЕКА

1158991



За це ми любимо, шануємо і поважаємо свого безвідмовного друга – Хмельницького тролейбуса!

Хмельницький тролейбус щорічно перевозить від 30 до 42,5 млн. пасажирів, а це – 80% усіх пасажирських перевезень міста. При цьому тролейбусним рухом користуються понад 39 пільгових категорій населення. Жоден приватний транспорт не перевозить стільки пільговиків, тим більше з першого рейсу до останнього.

Давно відомо, що обличчя трудового колективу уособлює його керівник. Хмельницькому тролейбусу «везло» з керівниками – професійними, самовідданими, талановитими. **З моменту заснування Хмельницького тролейбуса його діяльність очолювали 7 керівників: Чернишин Петро Пилипович (1970-1973), Бородин Володимир Олександрович (1973-1978), Рейзельман Семен Овсійович (1978-1981), Шевченко Анатолій Іванович (1981-1984), Солтик Олександр Іванович (1984-2007), Максимов Володимир Ярославович (2008-2011).** Вони очолювали колектив різні терміни – від кількох місяців до десятків років, але кожен в міру можливостей робив усе можливе для розвитку тролейбусного руху в обласному центрі. **З 2011 р. тролейбусне підприємство очолює Паламарчук Віктор Анатолійович.**

Сьогодні Хмельницьке підприємство міського електротранспорту «Електротранс» – велике багатогалузеве господарство. Його високому рівню передував тривалий шлях створення належної матеріально-технічної бази, рухомого складу та формування трудового колективу.

В 1950 – 1960-ті роки в м.Хмельницькому потужний промисловий і соціально-культурний розвиток був обумовлений його розбудовою як обласного центру, коли 16 січня 1954 року Проскурів було перейменовано у Хмельницький, з відповідним перейменуванням й області.

Місто росло, розвивалось. Швидкими темпами велось індустріальне і житлове будівництво. На безлюдних околицях міста розбудовувались цілі промислові та соціально-культурні мікрорайони з потужними багатотисячними трудовими колективами заводів і фабрик, навчальних закладів. До міста приєднувались навколишні села Гречани, Лезнево, Ружична. Будувалося ряд заводів всесоюзного значення – трансформаторних підстанцій, ковальсько-пресового устаткування, «Трактородеталь», радіотехнічний, термопластавтоматів, «Катіон», «Темп», «Нева». Зокрема,

завод трансформаторних підстанцій став провідним у СРСР із виробництва трансформаторів для

залізничного транспорту, завод «Катіон» –

одним із найбільших в країні виробником конденсаторів, радіозавод – єдиним в СРСР виробником авіаційної спецтехніки військового призначення. Стають до ладу підприємства ін-



дустріально-будівельної, харчової та легкої промисловості. Відкривалися Технологічний інститут побутового обслуговування, вище артилерійське вище командне училище ім. маршала артилерії М. Д. Яковлева (ХВАКУ), електромеханічний технікум, професійно-технічні заклади, школи, будувалися стратегічні військові об'єкти тощо.

Це зумовило необхідність надійного транспортного сполучення з новими мікрорайонами, пасажиропотоки яких уже не міг забезпечувати автобусний парк. Постало питання якнайшвидшого розв'язання проблеми надійного громадського транспорту обласного центру і запровадження нового виду транспортних пасажирських перевезень – тролейбусного.

У травні 1960 року було прийнято рішення Хмельницького облвиконкому про організацію тролейбусного руху в місті. В 1962 р. харківський інститут «Дніпрокомунбуд» розробив проєкт будівництва першої черги тролейбусного руху – лінію завдовжки 10 км. Маршрут мав пролягати від залізничного вокзалу вулицями 25 Жовтня (нині Проскурівська), Фрунзе (нині Кам'янецька) до вулиці Купріна. Розворот мав здійснюватись біля Ружичнянського універмагу (нині пам'ятник радянському танку). Там же мали збудувати і тролейбусне депо та тягову підстанцію. Рух планували відкрити в 1963 році, але через адміністративно-територіальні інсинуації державно-партійного управління проєкт відклали на невизначений час.

І тільки в 1966 році відновилась активна підготовка до організації в місті тролейбусного руху. Для будівництва депо та іншої необхідної інфраструктури міськвиконком рішенням від 25.06. 1966 р. за № 175 виділив земельну ділянку площею 4,27 га. по вул. Тернопільській 15-Б. Облкомунгосп замовив виготовлення проєктної документації на будівництво тролейбусного депо, контактної лінії, кабельної мережі, тягової підстанції.

Будівництво підприємства розпочалось в 1968 році. Всі роботи виконувались швидкими темпами при допомозі комунальних і промислових підприємств та за участю майбутніх працівників тролейбусного управління. Кожен бажав зробити свій внесок у розвиток Хмельницького тролейбуса.

Наказом Міністерства комунального господарства від 25.09.1970 р. за № 440 та рішенням Хмельницького облвиконкому від 12.10.1970 р. № 420 організоване Хмельницьке тролейбусне управління.



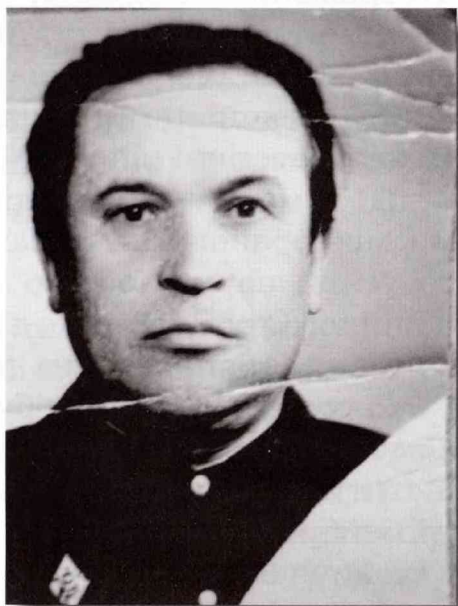
Першим начальником тролейбусного управління призначений **Чернишин Петро Пилипович** (нар. в с.Речинці Летичівського району Хмельницької області, підполковник, учасник Великої Вітчизняної війни, нагороджений орденом Вітчизняної війни II ст., двома орденами Червоної Зірки, медалями. У 1955 р. закінчив Військово-політичну академію).

Мав досвід партійної, управлінської та господарської діяльності. Очолював колектив тролейбусного управління до 26.07.1973 року.

Йому випала честь взяти на себе весь тягар організації підприємства, формування його трудового колективу, створення початкової матеріально-технічної бази.

Важко перелічити всі складнощі та труднощі, які постали на шляху перших тролейбусників.

Але ентузіазм працівників, допомога фахівців інших підприємств і керівництва міста надали змогу у 1970 році збудувати тролейбусне депо, змонтувати контактну мережу довжиною 15 км. від заводу «Катіон» по вул. Тернопільській, Кам'янецькій, Проскурівській до залізничного вокзалу.



Масштабне будівництво очолював відомий будівельник, начальник БУ цивільбуду Степан Миколайович Боценюк.

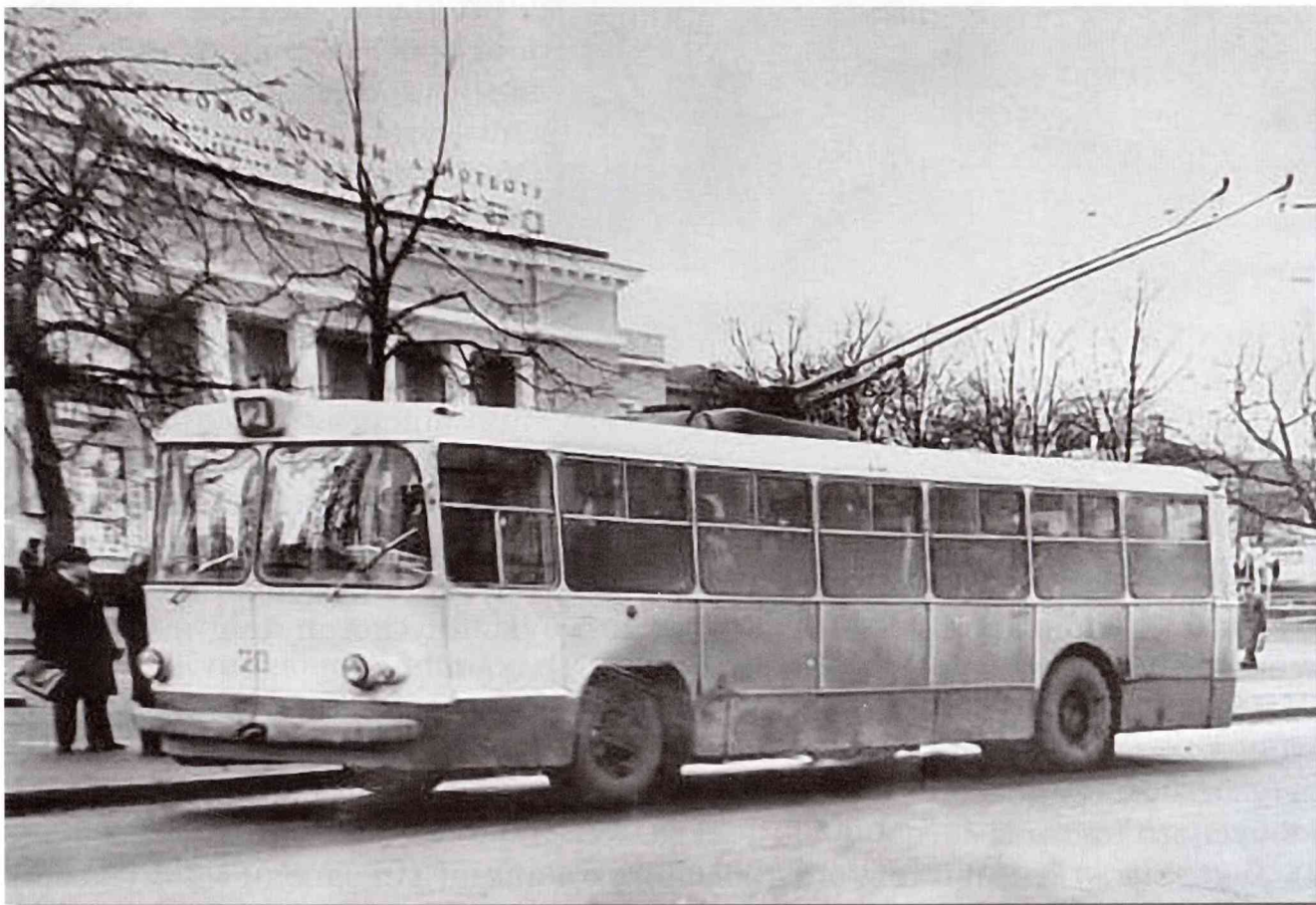
Досить гостро постала проблема забезпечення діяльності підприємства водіями тролейбусів – абсолютно нової для міста категорії фахівців. Тому з 10 травня 1970 року за направленням Хмельницького обкомунгоспу підготовлено на курсах при Київському трамвайно-тролейбусному управлінні першу групу водіїв тролейбусів.

Такої честі були удостоєнні працівники, які активно себе проявили на будівництві об'єктів Хмельницького тролейбусного управління. Такої честі заслужили П. Корчевний, В. Мушинський, О. Лятовська, М. Алексєєв, Г. Алексєєва, М. Коваль, Р. Ляшок, М. Охремчук, С. Сурков, В. Ковальчук, П. Присяжний, А. Дуда, В. Степанцов, Є. Тагієв, І. Островський, В. Деліта, М. Масловський, І. Лаврентьєв, М. Смалюшок, С. Михайлова, В. Гелярний, А. Береговий, А. Тімошенко.

Пройшовши стажування на тролейбусних маршрутах Києва і Пол-

тави, вони стали першокласними водіями Хмельницького тролейбусного управління.

Пізніше свій багатий досвід і навички вони передавали молодим водіям, навчаючи їх високій майстерності водіння тролейбусів.



Перший Хмельницький тролейбус, 1970 рік

Вирішувалось питання створення рухомого складу тролейбусів. У Києві були придбані 14 тролейбусів Київ-6.

А тоді, 50 років тому, це було справжнє свято для хмельничан. Три дні тролейбус возив усіх безкоштовно, а з 27 грудня 1970 року за проїзд стали брати 5 копійок. Перший квиток для проїду в тролейбусі купив завідуючий міським відділом комунального господарства Степан Іванович Трофанчук. З того історичного дня тролейбус органічно влився в повсякденне життя, набув слави і поваги хмельничан.

Перший робочий 1970-й рік заклав початок самовідданих роботі колективу тролейбусників (у штатному розписі на 1971 р. налічувалося 49 працівників) і приніс перші досягнення. За рік тролейбусники перевезли майже 5 млн. пасажирів. Опанували та





почали експлуатувати 3 нові тролейбуси, запустили другу тягову підстанцію, довівши їх потужність до 3525 кВА.

А далі кожен наступний рік наповнювався новими досягненнями, приносив нові трудові здобутки. Об'єм перевезення пасажирів різко зріс. Однак інтенсивна експлуатація тролейбусів при значному навантаженні вимагала систематичного огляду, а належна виробнича база була відсутня.

Тільки можна захоплюватися самовідданою працею перших слюсарів-електриків, слюсарів-ремонтників та

інших, які проводили ремонти й огляди в будь-яку погоду під відкритим небом, без зручностей і оглядових канав.

Мешканці міста з великою радістю очікували відкриття нових тролейбусних маршрутів, які б з'єднували різні мікрорайони міста. З особливим ентузіазмом і піднесеним настроєм зустрічали такі події і працівники тролейбусного підприємства.

В розвитку Хмельницького тролейбуса допомагали заводи і комунальні служби. За рік побудована нова лінія в промислову зону – мікрорайон Раково. Загалом для неї було придбано перші 24 тролейбуси ЗІУ-5. В кінці 1972 року довжина міської тролейбусної мережі становила 40,0 км; діяли 2 тягові підстанції, працювало 38 тролейбусів. У 1971 році тролейбуси перевезли 16,8 млн. чол.

За перші два роки було введено цех технічного обслуговування, адміністративно-побутовий корпус, котельню та теплові мережі, насосну станцію, збільшили довжину пасажирських ліній майже на 10 км. У 1972 році перевезли майже 23,4. млн. пасажирів.

З 26 листопада 1973 р. по 2 березня 1978 р. тролейбусним управлінням керував **Бородін Володимир Олександрович** (нар. 14.12.1931 р. в м.Бобринець Кіровоградської області.

Закінчив Дніпропетровський інститут інженерів транспорту (інженер-механік) і Криворізький гірничий інститут (гірничий інженер). Працював на інженерних і керівних посадах в Казахстані, Кіровоградщині, Кривому Розі.



За 5 років роботи В. Бородін розширив рухомий склад до 74 одиниць, побудував деповську підстанцію, контактну лінію і облаштовані мармуровою крихтою і світлом оглядові канали.

Покращити умови праці ремонтного персоналу і підвищити якість оглядів і профілактики рухомого складу дозволило введення в експлуатацію в 1973 р. профілакторію тролейбусного депо.

На той час в місті діяли три тролейбусні маршрути:

№ 1. Завод «Катіон» – Школа № 9 (Раково)

№ 2. Завод «Катіон» – пл. Дзержинського (Сілістра)

№ 3. Пл. Дзержинського (Сілістра) – Школа № 9.

У листопаді 1975 року було відкрито рух за маршрутом № 4 від вул. Молодіжної до залізничного вокзалу вулицями Інститутською, Фрунзе (Кам'янецька), 25 Жовтня (Проскурівська). За 1975 рік було перевезено 29 380 тис. пасажирів.

У грудні 1976 року відкрили лінію вулицями Фрунзе (Кам'янецька) та Куйбишева (Зарічанська) і продовжено до пл. Дзержинського (Сілістра).. Тут почали працювати тролейбуси кільцевого (за годинниковою стрілкою) маршруту № 5. У лютому 1977 році введено кільцевий маршрут № 6 на Зарічанському масиві (проти годинникової стрілки).

Через особисті стосунки В. Бородіна керівництво сусіднього радіозаводу (дир. О. Курощонов) виділило і встановило токарні і фрезерні станки. За домовленістю з директором заводу трансформаторних підстанцій М. Петрашом заводська бригада з 14 чоловік упродовж двох місяців провела ремонт усіх несправних тролейбусів. Для підвищення освітнього рівня тролейбусників за пропозицією В. Бородіна була відкрита середня вечірня школа за 9, 10, 11 класи. Тролейбусне управління зросло кількісно і якісно, стабілізувалась його фінансово-господарська діяльність. Розгорнулось соціалістичне змагання за кращі показники в роботі, запроваджено преміальне стимулювання праці.

Упродовж з 12 червня 1978 по 10 листопада 1981 рік тролейбусне управління очолював **Рейзельман Семен Овсійович** (нар. 16.10.1929 р. в м. Києві. У 1952 р. закінчив Київський автодорожній інститут (інженер-механік). Його заслуга полягала в подальшому розвитку тролейбусної мережі. З кожним роком зростала чисельність працюючих. Як згадують ветерани, інтелігентний, ерудований, доброзичливий С. Рейзельман користувався повагою в колективі. А вроджений підприємницький характер дозволяв йому успішно вирішувати наболілі проблеми підприємства. Побудував столярну дільницю, побутові приміщення, виїзд з парку, поповнив парк тролейбусами.

Активно формувався кадровий потенціал. Першим начальником відділу кадрів був Василь Дяченко.





Адміністративно-побутовий корпус



Зустріч ветеранів тролейбусного управління, жовтень 2020 р



Його змінила на цій посаді, працюючи упродовж 20 років Ніна Романюк.

У 1973-1998-х роках перша підготовка водіїв тролейбусів відбувалась під керівництвом досвідченого майстра виробничого навчання Людмили Кравцової (на фото).

З 1973 року кілька років водіїв тролейбусів готували у Хмельницькому професійному технічному училищі № 8 і навчально-виробничому комбінаті. Впродовж 2001-2008 років навчанням кадрів опікувалася Галина Алексеєва, яка в 1970 роки усі премудрості професії досконало освоїла на посаді водія тролейбуса.

Адміністрація тролейбусного управління передовиків підприємства направляли на заочне навчання у спеціалізовані навчальні заклади. Тісною була співпраця колективу Хмельницького тролейбуса з вищими і середніми спеціальними навчальними закладами: Рівненським технікумом електротранспорту, Київськими технікумом міського електротранспорту і Київським автодорожним інститутом, Ірпінським технікумом електроустаткування і електропостачання промислових підприємств, Хмельницьким інститутом побутового обслуговування, Кам'янець-Подільськими аграрно-технічним університетом та Індустріальним технікумом, Львівським житлово-комунальним технікумом. У цих навчальних закладах чимало працівників Хмельницького тролейбуса здобували відповідні спеціальності.

Це дало можливість сформувати потужний фаховий штат. Це водії тролейбусів, спеціалісти і майстри різних професій, диспетчери, електрики з ремонту рухомого складу та інші виробничники, які володіли незвичними для Хмельницького професіями.

Сьогодні тролейбусне підприємство має власний навчально-виробничий центр, який готує вкрай необхідних підприємству кваліфікованих водіїв тролейбусів. З 2008 року навчанням майбутніх водіїв тролейбуса на підприємстві займається начальник відділу кадрів, ветеран підприємства з 1980 року Галина Драбчук.

Із завантаженістю та інтенсивністю швидкості руху транспорту на вулицях міста зростають вимоги до підготовки водіїв тролейбусів.

Майбутні водії тролейбуса упродовж 6 місяців вивчають обладнання рухового складу, техніку управління тролейбусом, правила руху та техніки безпеки в роботі на тролейбусі. Теоретичні заняття по механічному, повітряному і електричному устаткуванню проводяться в спеціальних навчальних класах по кожному виду об-





ладнання наочними посібниками, схемами, макетами, деталями та окремими діючими агрегатами. Тематикою занять охоплено питання по рухомому складу, зокрема по електричному і механічному обладнанню, організації руху, культурі обслуговування пасажирів, економії електроенергії, безпеки руху тощо. За період з 1973 року на курсах підготовлено більше тисячі водіїв.

Працівники відділу кадрів – інспектор Тетяна Жевель і табельник Ірина Чайка. під керівництвом Г. Драбчук виконують великий обсяг роботи з формування і ведення бази даних про кількісний та якісний склад кадрів.

«Кадровики» проводять своєчасне

оформлення приймання, переведення і звільнення працівників згідно з трудовим законодавством положеннями, інструкціями і наказами керівника підприємства. Здійснюють облік особового складу, видавання довідок про теперішню і минулу трудову діяльність працюючих, збереження і заповнення трудових книжок та ведення встановленої документації з кадрів. Готують матеріали до заохочень та винагород. Забезпечують підготовку документів з пенсійного страхування, а також документів, необхідних для призначення пенсій працівникам підприємства і їх сім'ям. Ведуть табельний облік, складання і виконання графіків відпусток. Головний кадровик Г. Драбчук також вивчає та узагальнює підсумки роботи з кадрами, аналізує причини плинності, інших порушень трудової дисципліни, готує пропозиції щодо усунення виявлених недоліків.

Високий професіоналізм кадрів позитивно впливав на розвиток Хмельницького тролейбуса. З вдячністю згадаймо колишніх інспекторів відділу кадрів Антоніну Котенко і Марію Іванову, табельників Тамару Безсонову, Оксану Майдан, Ніну Ганзюк.

Виважена кадрова діяльність позитивно впливала на виробничі процеси підприємства. У лютому 1980 року введена кабельна лінія вулицею Молодіжною, яка дозволила відкрити невеликі маршрути з позначкою «А» на Південно-

Західному масиві вулицями Інститутською, Молодіжною та Тернопільською. А «звичайні» маршрути повертали з вул. Фрунзе (Кам'янецькій) безпосередньо на Тернопільську. Загалом діяло 6 маршрутів:



№ 1. Завод «Катіон» – Техучилище № 3

№ 1А. Завод «Катіон» – вул. Молодіжна – Техучилище № 3

№ 2. Завод «Катіон» – пл. Дзержинського (Сілістра)

№ 2А. Завод «Катіон» – вул. Молодіжна – пл. Дзержинського (Сілістра)

№ 3. Пл. Дзержинського (Сілістра) – Техучилище № 3

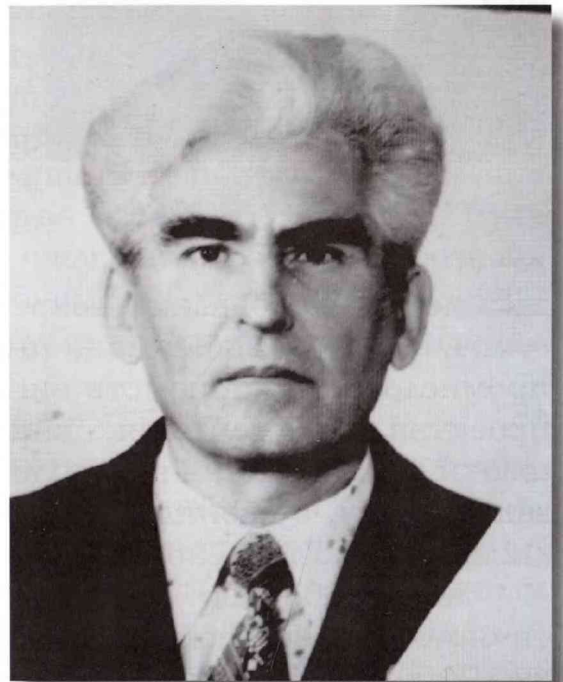
№ 4. Вул. Леніна (Проскурівська) – Техучилище № 3 (кільцевий за годинниковою стрілкою)

№ 5. Вул. Зарічанська – вул. Леніна (Проскурівська) – кільцевий за годинниковою стрілкою)

№ 6. Пр. Миру – вул. Леніна (Проскурівська) – кільцевий проти годинникової стрілки).

З 26 листопада 1981 по 15 грудня 1983 року Хмельницький тролейбус набув заслуженої шани та авторитету у містян та гостей міста під керівництвом директора – високопрофесійного інженера **Шевченка Анатолія Івановича** (нар. 20.12.1930 р. в м.Носівці Чернігівської обл., закінчив Дніпропетровський інститут інженерів залізничного транспорту та Всесоюзний заочний політехнічний інститут).

А. Шевченко, працюючи з 1981 року начальником тролейбусного управління, збудував гуртожиток на вул. Тернопільській та автогаражі. Під його керівництвом у жовтні 1982 року було відкрито лінію вулицями К. Маркса (Подільська) та Т. Шевченка, а у грудні 1984 року – вул. Дзержинського (Свободи).



Та найбільший розвиток тролейбусного підприємства припав на період травня 1984 – березня 2007 років. коли тролейбусне управління очолював **Солтик Олександр Іванович** (1947-2007 рр.; нар. в м.Медвеж'єгорськ (Карельська АРСР).

Закінчивши Київський автомобільно-дорожній інститут, в 1975 р. О. Солтик розпочав трудову діяльність у Хмельницькому тролейбусному управлінні. Добре справлявся з обов'язками головного інженера, що стало основною передумовою призначення його керівником підприємства.

На посаді директора (1984-2007) Олександр Солтик проявив себе талановитим організатором, здатним оперативно приймати рішення та здійснювати контроль за їх реалізацією. Він був





О.Солтик,
директор КП «Електротранс»

справжнім генератором ідей, «завантажував» ними і виконавців.

Олександр Іванович був відкритий і близький до людей, ділив з ними радості й печалі, допомагав у скруті. Невисокий, з відкритим поглядом і доброзичливою посмішкою викликав симпатію і приязнь у спілкуванні, усім своїм виглядом уособлював працелюбність, стабільність, впевненість.

Його енергійність і комунікабельність, вміння ефективно використовувати потенціал своїх підлеглих дали новий поштовх для розвитку підприємства.

Підприємство під управлінням О. Солтика стало багатогалузевим і високотехнологічним підприємством. Новими економічними і комфортабельними тролейбусами оновлювався рухомий склад, запроваджувалась нова техніка, автоматизувалися виробничі процеси.

За його ініціативою і при безпосередній допомозі місцевої влади, зокрема голів міськвиконкому К. Карлова, А. Сургунда, І. Бухала, М. Чекмана та керівників промислових підприємств виготовлялась проектна документація, вишукувались шляхи фінансування на придбання рухомого складу, будівництво та введення в експлуатацію тролейбусних ліній.

Характерно, що О. Солтик міг критично ставитися до розпоряджень зверху, але виконував їх ревно і обов'язково.

В період, коли підприємством керував О. Солтик, розширилась маршрутна мережа Хмельницького: були побудовані лінії у мікрорайони Гречани, Озерна, Дубове, Ракове, подовжено маршрут до вулиці Довженка (загалом у місті діяло вже 7 маршрутів, тро-



Олександр Солтик обраний
почесним громадянином м.Хмельницького

лейбусний парк нараховував 102 машини). Відтак, довжина контактної мережі зросла вшестеро і склала 96,6 км, а обсяги перевезень постійно зростали. На підприємстві запроваджувалась і успішно працювала програма соціально-побутового забезпечення працівників.

О. Солтик тричі обирався депутатом міської ради, працював у постійних комісіях. За його пропозицією і безпосередньою участю був розроблений проект розвитку транспортної системи міста з будівництвом моста і тролейбусної лінії через річку Південний Буг по вул. Держинського (нині вул. Свободи). Проект передбачав збільшення обсягів пасажирських перевезень майже вдвічі. Однак реалізувати намічене не вдалося все через часи «перебудови». Розпочався кризовий період економічного занепаду міста, згорталась робота великих підприємств («Катіон», «Новатор», «Темп», «Термопластавтомат», «Нева», «Пригма-прес» та ін.), тож система загальнонаціональна криза загрожувала існуванню тролейбусного підприємства.

У складних фінансових умовах О. Солтик зрозумів, що тільки ефективне використання власних можливостей дасть змогу не знизити рівень роботи підприємства. Виважена технічна, економічна і соціальна політика керівника дозволила колективу підприємства досягнути значних успіхів. В той час на роботу в тролейбусному управлінні були запрошені кращі вивільнені заводські фахівці, а також поповнено сучасним устаткуванням збанкрутілих підприємств. Це дало можливість не погіршити, а значно покращити роботу тролейбусного підприємства і зберегти колектив. Були зменшені непродуктивні витрати робочого часу, оптимізований розклад руху тролейбусів, запроваджена система економії енергетичних ресурсів. Скорочення витрат на експлуатацію тролейбусів вплинуло на стабілізацію фінансового становища підприємства.

Однак розвивати підприємство в умовах тотальної економічної кризи в країні було надзвичайно важко. Ситуація складалась вкрай загрозлива. До розбалансування системи електротранспорту в країні призвели приватизаційні процеси. Перейшовши у приватні руки, припинили існування ремонтні заводи, на ринку матеріалів, запчастин і обладнання появились підприємства-посередники. Через неповну компенсацію витрат на перевезення пільгових категорій населення, поширення приватних пасажироперевезень, старіння парку рухомого складу вкрай загострили фінансово-економічне становище та погіршили показники якості і безпеки руху підприємства. З 1994 року колектив Хмельницького тролейбусного управління був на межі виживання, компенсаційні виплати за перевезення пільгових категорій пасажирів виплачувались невчасно і не в повному обсязі, підтримка з депресивного місцевого бюджету була обмеженою, затримувалась виплата заробітної плати, унеможливилось преміювання працівників. Появилась заборгованість з оплати електроенергії, борги перед пенсійним фондом та державною податковою інспекцією. Але завдяки зусиллям трудового колективу, адміністрації, профспілкового комітету були здійсненні серйозні





Відкриття маршруту №3 Озерна – Раково



антикризові заходи – проведена структурна реорганізація виробничо-технічних служб, сформовано мобільні бригади водіїв, збільшено випуск тролейбусів і автобусів на маршрути, запроваджено заходи морального і матеріального заохочення працівників. Підрядним способом проводився ремонт машин. Крім того, завдяки виваженням економічним заходам та всебічній підтримці депутатського корпусу Хмельницької міської ради та особисто Хмельницького міського голови Михайла Чекмана, підприємству були виділені додатково кошти з міського бюджету, чим вдалося повністю розрахуватися з усіма боргами.

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс» неодноразово визнавалось кращим в Україні, ставало лауреатом у номінації «Комунальне господарство» (2004 і 2006 роки).

Під керівництвом О. Солтика колектив Хмельницького тролейбуса набирав сили, зростав його виробничо-технічний потенціал. Наприкінці 1984 року довжина мережі ліній становила 61,1 км., тролейбусний парк нараховував 102 машини, діяло 9 маршрутів. Оскільки в 1988 році вулиця 25 Жовтня (нині Проскурівська) на ділянці від вул. Карла Лібкнехта (Соборна) до вул. Дзержинського (Свободи) стала пішохідною – тролейбусну лінію перенесено на сусідню вулицю Жовтневу (тоді Театральну, нині Героїв Майдану). І вже за 1988 рік підприємством було перевезено 59,7 млн. пасажирів.

У 1989 році за кошти заводу трансформаторних підстанцій прокладено нову лінію всередині мікрорайону Раково на 3,6 км., через яку було продовжено маршрути № 3, № 4, № 9. В грудні 1991 року заводи «Термопластавтомат» і «Нева» збудували тягову підстанцію і лінію тролейбусного маршруту № 8 у Гречанську промзону.

На початку 1990-х років, у зв'язку з будівництвом підземного переходу на перехресті вулиць Кам'янецької та Подільської була змонтована контактна мережа для двостороннього руху по вулиці Примакова та Соборній та Для змонтовано невеличку лінію від вул. Проскурівської до вул. Подільської, вулицею Котовського (нині Проскурівського підпілля).

Відтак, починаючи від 1991 року тролейбусні маршрути пов'язали мікрорайони Раково, Гречани, вулиці Озерну, Купріна, Львівське шосе і автовокзал № 1.

Впродовж 1982-1991 років ЗІУ-9 були єдиним типом тролейбусів, у 1992 році надійшов один «Київ-11У» та 5 ЮМЗ-Т1, у 1994 – перші 2 тролейбуси ЮМЗ-Т2. На початку 1992 року діяло 11 тролейбусних маршрутів, які з'єднали центр міста з його основними мікрорайонами. Однак пасажироперевезення було неоднозначним, зокрема: 1988 р. тролейбуси перевезли 59 747 тис., 1990 р. – 64 966 тис., 1991 р. – 88 222 тис., 1992 р. – 54 316 тис., 1994 р., – 46 086 тис. пасажирів.



До 1995 року тролейбусний парк у Хмельницькому значно зріс і складався зі 141 одиниць, довжина електромережі становила 73,8 км., діяли 9 тягових підстанцій.

21 листопада 1996 року було змінено маршрут № 2 (Завод «Катіон» – Школа № 6), а 1 жовтня 1998 року його закрили. Натомість відновили закритий кількома роками раніше маршрут № 2А (Завод «Катіон» – Кінотеатр «Сілістра»). У 1997 році побудували нову лінію вулицею Панаса Мирного в напрямку вулиці Озерної, куди пішли тролейбуси маршрутів № 6, № 10, № 11 та № 11А. Пізніше цю лінію у два етапи (березень 2001 р. і березень 2002 р.) було продовжено до кінця забудови мікрорайону вул. Кармалюка. Маршрут № 14 почав працювати в березні 2001 року на новозбудованій лінії вулицею Льва Толстого та Львівським шосе до речового ринку; у вересні 2003 року його було продовжено до заводу «Катіон». У лютому 2002 року стала до ладу лінія вулицею Купріна до вул. Городовікова (маршрут № 15).

У 2001 році начальник управління «Хмельницькавтоелектротранс» О. Солтик запрошує на посаду заступника з пасажирських перевезень і комерційного автотранспорту **Денисову Ганну Василівну**. Народившись у 1944 році на Деражнянщині, Ганна Денисова закінчила Рівненський автодорожній технікум, набула практичного досвіду на посадах диспетчера, інженера з безпеки руху, заступника начальника Хмельницької міської автостанції та головного спеціаліста відділу транспорту міськвиконкому. На посаді заступника керівника підприємства успішно забезпечувала роботу та контроль за роботою диспетчерських служб, регулярністю і точністю руху 126 тролейбусів і 19 одиниць комерційного автотранспорту. Разом зі своїми підлеглими спеціалістами Михайлом Кравчуком, Ларисою Приємською, Віталієм Конделаки вживала заходів для благоустрою автобусних і тролейбусних зупинок, ремонту доріг на міських маршрутах, розглядала заяви і скарги громадян на роботу міського транспорту.

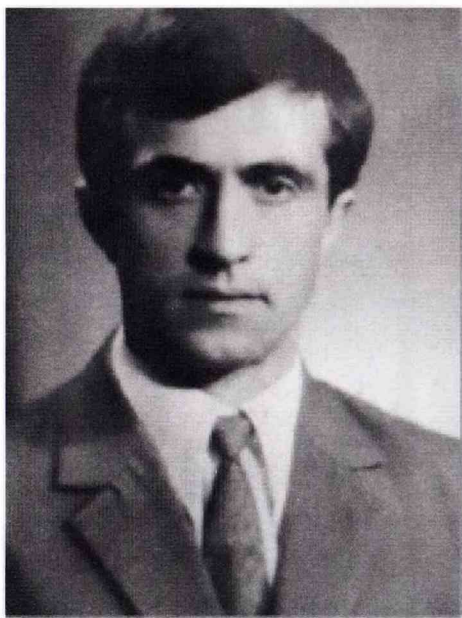
У серпні 2005 року до ладу стала нова підстанція на Озерній, що дала змогу продовжити маршрути 2а, 3 та 10 від Сілістри до Озерної. У цьому ж році маршрутом № 16 «Завод «Катіон» – ВО «Алмаз» забезпечено сполучення Південно-Західного мікрорайону з Гречанами. У червні 2006 року відкрито лінію до автовокзалу на Вінницькому шосе і відкрито маршрут № 17, який в обох напрямках проходив вулицею Зарічанською.

За 23 роки наполегливої праці О. Солтика принесли підприємству неймовірно вагомі здобутки. Введено в дію тягові підстанції з подальшим телекеруванням. Побудовані лінії у мікрорайони Гречани, Озерна, Дубове, Ракове, продовжено маршрут до вулиці До-

вженка. Відтак, довжина контактної мережі зросла вшестеро і склала 96,6 км. Однак, Олександр Солтик стурбовано заявляв: *«Нам потрібні серйозні і постійні фінансові вливання для онов-*



лення тролейбусного парку. Кожна галузь у місті має право на існування, підтримку міського бюджету. КП «Електротранс» – складне підприємство. На балансі було 137 тролейбусів, із них 129 – пасажирських. Автопарк налічує 51 одиницю автотранспорту, в т. ч. 19 автобусів. Однак 95% тролейбусів відпрацювали свій ресурс, із 129 – 122 підлягають списанню. Окремі експлуатувалися 15-20 років і більше».



О.Барановський

Колектив хмельницьких тролейбусників з повагою згадує **Барановського Олександра Лук'яновича** (нар. 1947 р.) – активного сподвижника О.Солтика призначеного на посаду головного інженера в 1984 році.

Це було цілком виважене рішення, адже О. Барановський в колективі був у повному значенні «свій серед своїх».

Після закінчення Кам'янець-Подільського індустріального технікуму і служби в армії О. Барановський електрослюсарем VI (доречі найвищого) розряду ремонтував тролейбуси, керував роботою профілакторію по ремонту і обслуговуванню тролейбусів, був головним інженером служби рухомого складу. В 1982 році без відриву від виробництва отримав фах інженера-механіка у Хмельницькому інституті побутового обслуговування.

Після об'єднання в 1983 році служб ремонтників і водіїв та створення депо О. Барановський стає його начальником, а через рік очолив службу головного інженера підприємства.

Зі створенням у 2000 році міського управління «Хмельницькелектроавтотранс» О. Барановський протягом 18 років успішно виконував обов'язки головного інженера цього управління. Він був знаковою постаттю в системі житлово-комунального господарства обласного центру та промотором технічного прогресу Хмельницького тролейбусу.

З 14 жовтня 2008 р. по 1 березня 2011 р. на посаді начальника «Електротрансу» працював колишній директор Шепетівського АТП 1681 **Максимов Володимир Ярославович** (нар. 01.07.1953 р., в м.Донецьку, закінчив Донецький політехнічний інститут (автомобільне господарство).

В. Максимов за практично незначний період перебування на посаді директора прикладав чимало зусиль для удосконалення діяльності тролейбусного підприємства, У серпні 2008 р. було придбано 2 тролейбуси з низькою підлогою Богдан Т601.11 для обслуго-



ування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. 12 грудня 2010 року маршрути 4 і 6 було закрито, 7 та 7А продовжено у мікрорайон «Ракове», було введено нові маршрути 8А «ВО «Алмаз» – вул. Озерна» та 16А «Завод «Катіон» – ВО «Алмаз»».

Це був нелегкий кризовий період економічної кризи і значного фінансового дефіциту. Зростали ціни на запчастини, електроенергію, нафтопродукти, що негативно позначалося на соціально-економічному становищі колективу. Для налагодження роботи підприємства керівництву доводилось відшукувати шляхи у засоби не тільки для його утримання «на плаву», але й вирішувати завдання його подальшого розвитку.

Саме в такий скрутний час занепаду економіки країни 3 квітня 2011 року тролейбусне підприємство очолює талановитий організатор, досвідчений економіст та патріот **Паламарчук Віктор Анатолійович** (нар. 24.01.1959 р. в с. Михайлівці Радивилівського району на Рівненщині). В 1989 р. закінчив Хмельницький технологічний інститут побутового обслуговування за фахом «Бухгалтерський облік і аналіз господарської діяльності»).



В. Паламарчук набув досвіду, тривалий час перебуваючи на адміністративно-фінансовій службі в армії. Був генеральним директором ТОВ «Агріко» з виробництва продукції та виробів із деревини.

Досвідчений управлінець, досконало оволодівши знаннями щодо діяльності всіх підрозділів підприємства, впевнено впроваджує масштабні проекти аби хмельничани отримували найбільш якісну, зручну, безпечну та по-справжньому європейську систему перевезень.

Для підвищення результативності і продуктивності праці, покращення технічного стану рухомого складу і виробництва під керівництвом В. Паламарчука втілюються у виробництво прогресивні методи роботи, досягаючи високих результатів у праці.

При цьому до себе висуває не менш жорсткі вимоги, ніж до підлеглих. Тому й поважають його і працівники підприємства, і керівництво міста й області. Адже він змінив життя підприємства і людей, наповнюючи його новими здобутками



в такий складний для країни час.

Його унікальність як майстра своєї справи полягає у великому ентузіазмі, невтомній самовіддачі інтересам колективу підприємства та жителів міста. Жителі міста двічі обирали його депутатом Хмельницької міської ради.



Другою по значимості після директора вважається посада головного інженера – його ще називають технічним директором. І це не безпідставно. Адже під орудою головного інженера Хмельницького тролейбуса **Олексія Ковтуна** (нар. в м. Хмельницькому 18.09.1982 р., в 2005 р. закінчив Хмельницький національний університет та отримав кваліфікацію інженера-механіка) знаходяться головні технічно-експлуатаційні служби: депо, служба електрогосподарства, транспортна служба, відділ головного механіка, виробничо-технічний відділ.

У тролейбусному управлінні з 27.12.2005 року працював ревізором з безпеки руху, посаду головного інженера обіймає з 04.01.2013 року.

Головне завдання головного інженера полягає в забезпеченні безаварійного, безперебійного, безпечного перевезення пасажирів по транспортних маршрутах загального користування.

Головний інженер здійснює постійний контроль за виконанням плану випуску технічно справного рухомого складу на лінію, ремонтом рухомого складу, контролює технологію ремонтів.

Упродовж плідної праці Олексій Ковтун заслужив шану в колективі Хмельницького тролейбуса насамперед високим професіоналізмом, чітко вираженими інженерно-технічними заходами, вдумливою роботою зі спеціалістами, безмежною працьовитістю, доброзичливим ставленням до підлеглих і вимогливістю до себе.

Впродовж 2000-х років, завдяки зусиллям трудового колективу, адміністрації, профспілкового колективу були здійсненні серйозні антикризові заходи – проведена структурна реорганізація виробничо-технічних служб, скорочено витрат





на експлуатаційну діяльність, сформовано мобільні бригади водіїв, збільшено випуск автобусів і тролейбусів на маршрути, запроваджено заходи з економії енергоносіїв, морального і матеріального заохочення працівників. Крім перевезення пасажирів підприємство виконувало інші додаткові послуги, а саме: надавало в оренду нежитлові приміщення, розміщувало рекламу, здійснювало послуги роботи механізмів та нерегулярні перевезення, організовувало роботу роздрібної торгівлі у громадському харчуванні тощо. Зокрема, впровадження заходів з енергозбереження, проведення реконструкції системи опалення з перебудовою котелень для опалення споруд і приміщень дровами дало можливість економити значні кошти.

Керівництво тролейбусного управління завжди намагалось забезпечувати працівників житлом. Для проживання одиноких працівників Хмельницького тролейбуса збудовано два гуртожитки по вул. Перемоги, 6 та Львівське шосе, 47/2.

Гуртожиток по вул. Перемоги, 6 на 232 місця введений в експлуатацію рішенням міськвиконкому від 30.06.1989 р. №148-И, в якому в основному жили водії і кондуктори. На пропозицію адміністрації і профкому рішеннями від 16.11.1989 р. №250-Г, №930 від 26.04.1993 р. та №455 від 27.08.1998 р. спочатку помешкання III, IV і V поверхів першої блок-секції, а згодом I і II, III і поверхів першої блок-секції були виділенні для проживання малих сімей. Рішенням тринадцятої сесії міської ради №11 від 25.11.2009 р. надано дозвіл на приватизацію житла для малосімейних зі збереженням статусу «гуртожиток».

Зараз в гуртожитку проведені ремонти, оновлено меблі, постільна білизна.

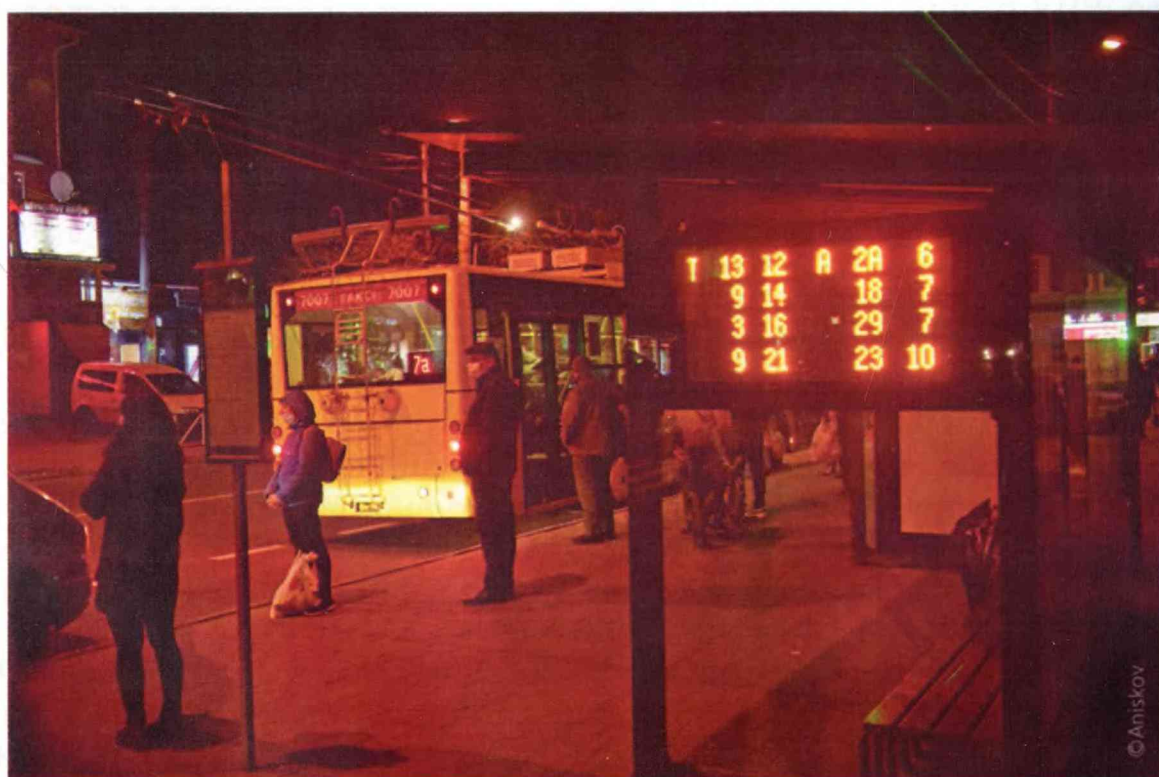
Створенням комфортних побутових умов для проживання мешканців з 1996 року опікується завідувач гуртожитком Ніна Солтик (на фото).

Чергові по гуртожитку Ольга Рочняк, Галина Москалюк, Олена Лужняк, Тамара Шпулак працюють понад 30 років, Антоніна Українець – 6 років. Чистоту упродовж 18 років тут підтримує Лариса Слободянюк, 6 років – Валентина Мамедова.





Працівники гуртожитку на вул. Перемоги, 6



Помітний внесок в розвиток соціально-господарської сфери робить заступник директора **Вадим Ярмошук** (нар. 06.06.1991 р. в с.Давидківці Хмельницького району. У 2012 році закінчив Хмельницький національний університет.

На посаді заступника директора В. Ярмошук працює з 28.02.2014 року. Йому підпорядкована діяльність ремонтно-господарської дільниці, гуртожитку, їдальні.

В 2015 році загальна кількість перевезених пасажирів тролейбусами за склала 34,5 млн. пасажирів. Зібрана плата за проїзд в транспорті загального користування зросла до 20,4 млн. грн., що на 3,5 млн. грн. або на 20,5% більше, ніж за 2014 рік. Виторг на 1 км. від перевезення пасажирів тролейбусами складав 4,88 грн. і відповідно до 2014 р. збільшився на 17,3%.

Підрядним способом проводився ремонт машин. В результаті майже втричі виросли економічні показники.

На розвиток Хмельницького тролейбуса була спрямовано «Програма розвитку міського електротранспорту м.Хмельницького на 2016-2020 роки», затверджена рішенням сесії міської ради від 18.05.2016 р. за №36. Основною метою Програми була реалізація на території міста Хмельницького засад державної політики у сфері міського електротранспорту, підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту, відповідно до встановлених нормативів і стандартів. Оновлення рухомого складу зазнавали змін й уже наявні тролейбусні маршрути. Так, 27 грудня 2017 року введено нову транспортну мережу. Маршрути № 8, № 16А були закриті, ще 5 маршрутів зазнали змін, водночас відкрито 4 нових (в тому числі 2 тимчасових) маршрути. З 20 лютого 2018 р. маршрут № 16 почав курсувати по Львівському шосе до заводу «Катіон», далі рухаючись по вулицях Тернопільській та Інститутській. У червні 2018 р. було змонтовано контактну мережу для нового маршруту. № 18 ВО «Алмаз» – Автовокзал № 1».

Оскільки більша половина рухомого складу відпрацював термін експлуатації у червні 2015 р. списано 13 тролейбусів, то за ініціативою В. Паламарчука при-

йнято постанову Кабінету Міністрів України від 11.12. 2013 р. за № 908 «Оновлення рухомого складу тролейбусного парку Хмельницького комунального підприємства «Електротранс». Цирку-



ляром передбачалось виділення кредитних коштів на придбання упродовж 10 років 46 нових тролейбусів вітчизняного виробництва загальною вартістю 80 млн. грн. Завдяки впровадженню лізингових механізмів вітчизняними виробниками тролейбусів у підприємства з'явилась можливість поповнювати рухомий склад сучасними моделями тролейбусів. На зміну старим моделям тролейбусів прийшли нові, більш комфортабельні, місткі та надійні в експлуатації, а потім вже зовсім сучасні, з низькою підлогою, обладнанні електронними приладами, енергоекономічні – ЕЛЕКТРОН та БОГДАН.

«За останні роки придбано 32 нових тролейбуси і 6 відремонтовано капітально. Загалом 38 одиниць! Для порівняння, за останні 20 років куплено 5 тролейбусів», – зауважує міський голова О. Симчишин.

До 2019 р. В. Паламарчук організував 22 тролейбусних маршрути. Обсяги пробігу зросли завдяки перегляду розкладів руху у сторону збільшення одиниць рухомого складу на лінії, впровадження двозмінних режимів роботи тролейбусів на лінії. Одним тролейбусом, що перебуває на лінії перевозиться понад 500 пасажирів, а його роботу на лінії забезпечують 6-7 працівників. А повне і своєчасне надходження з міського бюджету компенсаційних виплат за перевезення окремих категорій пасажирів забезпечує повну і своєчасну виплату заробітної плати та оплати електричної енергії. Розрахунки проводяться вчасно і в повному обсязі.

Проводилось будівництво і реконструкція зупинок загального користування. За договорами на будівництво нових та реконструкцію існуючих павільйонів збудовано майже 200 сучасних зупинок, з них десятки – на кошти «Електротрансу».

На зупинках громадського транспорту встановлюються електронні табло, що відображають графік прибуття транспорту.

Основним принципом роботи Хмельницького тролейбуса є доступність транспортних послуг для всіх верств населення з дотриманням нормативних витрат на проїзд, оптимально-виважених графіків та інтервалів руху, норм наповнення та обґрунтування використання транспортних засобів.

На тролейбусах та автобусах ХКП «Електротранс» встановлюються прилади єдиної міської системи управління та супутникового моніторингу, які обслуговуються ТОВ «Дозор Україна» та ретранслюють дані в режимі Онлайн з доступом до них за допомогою смартфонів, планшетів тощо мешканців міста Хмельницького.

Коефіцієнт використання тролейбусного рухомого складу в 2019 р. досяг 73,6% (у 2018 р. було 61,1%).

Середньодобова тривалість роботи тролейбуса на лінії у 2019 р. становила 11,2 год. із середньою експлуатаційною швидкістю 13,4 км/год. У 2019 р. щоденно на вулиці міста на 22 маршрутах виїздили понад 75-77 тролейбусів,



які в рік перевозили майже 42 млн. хмельничан та гостей міста, у тому числі: 11,7 млн. платних і 30,3 млн. пільгових пасажирів.

Доходи від перевезення пасажирів у 2019 р. становили в середньому 35,5 млн. грн., у т. ч.: 29,4 млн. грн. від одноразових квитків і 6,1 млн. грн. від проїзних місячних квитків. Виторг на 1 км. від перевезення пасажирів тролейбусами складав 4,88 грн. При цьому витрати на перевезення пасажирів сягають 129,7 млн. грн. при собівартості перевезення 1 пасажирів – 3,1 грн., в т. ч. платного – 11, 2 грн. В даному порядку значну роль в економічній ситуації підприємства відігравала компенсація по відшкодуванню витрат на перевезення пільгових категорій громадян, яка в 2019 р. становила 93,1 млн. грн., у т. ч. з державного бюджету майже 91,5 млн. грн. і 1,7 млн. грн. з місцевого бюджету. Однак збитків не вдалося позбутися. Якщо вони в 2019 р. становили майже 192 тис. грн., то через епідемію коронавірусу в першому півріччі 2020 р. сягнули понад 9 млн. 333 тис. грн. З початку 2020 р. Хмельницький тролейбус щомісяця недоотримує з бюджету на перевезення пільговиків понад 850 тис. грн.

Аби не позбутись досвідчених кадрів середньомісячна заробітна плата в 2019 р. в порівнянні з 2018 р. підвищена з 3240 грн. до 5119 грн., у тому числі водіїв тролейбусів з 4997 грн. до 7359 грн., кондукторів – з 3343 грн. до 4856 грн. Мінімальна зарплата працюючих на підприємстві збільшилася з 1600 грн. до 3200 грн. Правда, чисельність працівників довелось скоротити з 780 до 750 осіб.

Розглянувши клопотання управління транспорту та зв'язку, звернення громадської організації Асоціація пасажирських перевізників «Поділля» та перевізників м.Хмельницького, які здійснюють пасажирські перевезення в місті, враховуючи протокол громадських слухань щодо обговорення вказаного проекту від 10.02.2017 р., керуючись чинними законами та іншими нормативно-правовими актами Хмельницький міськвиконком рішенням від 23.02.2017 р. №149 встановив з 1 березня 2017 р. тарифи на транспортні послуги по перевезенню пасажирів у міському пасажирському транспорті загального користування: на тролейбусі – 2.50 грн.; у звичайних автобусних маршрутах – 4,00 грн.; а автобусних маршрутах у режимі «таксі» – 4.00 грн.

У 2019 р. обсяги пробігу зросли завдяки відкриттю трьох нових маршрутів і перегляду розкладів руху у сторону збільшення одиниць рухомого складу на лінії, впровадження двозмінних режимів роботи тролейбусів на лінії. Загальний пробіг тролейбусів у 2019 р. досяг майже 4 млн. км.

Хмельницький тролейбус уклав лізингову угоду з автомобільною компанією «Богдан Моторс» на поставку 10 низькопідлогових тролейбусів «Богдан Т70117» пасажиромісткістю 106 чол.і 10 автобусів «Богдан А70132» на загальну суму 100 млн. грн.





*Хмельницький міський голова О.Симчишин і керівники «Електротрансу»
випускають на лінію 5 нових тролейбусів «Богдан Т70117».*



Тролейбус «Богдан Т70117»



Рішенням сесії міської ради від 11.12.2019р. №51 було списано 12 непридатних для подальшого використання пасажирських тролейбусів марки ЗІУ-682В і ЗІУ-682Г випуску з 1983 по 1993 рр. Натомість в серпні-листопаді 2019 р. підприємство за рахунок бюджету міста отримало 5 нових тролейбусів Богдан Т70117, оснащених тяговими акумуляторами для автономному ходу до 20 км., що дає змогу з'єднати ділянки дороги, на яких відсутня контактна мережа. Тобто, ці машини можуть їхати без мережі на батареях і це великий плюс, адже будувати нові мережі надзвичайно дорого..

«Богдан Т70117» – це 12-метровий міський низькопідлоговий тролейбус, створений з урахуванням сучасних вимог до комфорту, якості та безпеки. Загальна пасажиромісткість тролейбуса «Богдан Т70117» – 105 пасажирів (у тому числі 34 місця для сидіння). В новому тролейбусі встановлена система кнілінг – нахилання транспортного засобу в сторону посадочних місць. Крім того, є можливість в центральній частині встановити відкидні трапи для того, щоб інваліди чи люди з візочками могли легко дістатися до салону тролейбусу. Тролейбус обладнаний пандусом та кріпленням для фіксації інвалідного візка в салоні, а також має 4 спеціально обладнаних місця для пасажирів з обмеженими можливостями пересування і, що варто зазначити, з синхронним тяговим двигуном виробництва харківського заводу «Електротяжмаш».

Для тролейбусів з автономним ходом розроблений новий маршрут № 4 «Завод «Катіон» – Ракове» по вулицях Тернопільська, Кам'янецька, Купріна, Красовського, Чорновола, Майборського. Відкриті автобусні маршрути № 2 «вул. Довженка – вул. Північна» і № 3 сполученням «Озерна – Філармонія», з 28.05.2019 р. змінений тролейбусний маршрут № 2А «Катіон-Озерна». У 2020 р. відкриті нові тролейбусні маршрути: № 4 «Катіон – Ракове» (по вул. Купріна, Чорновола); № 4а «Катіон -Ракове» (по вул. Купріна, Пілотській). Планується будівництво контактної мережі у райони, які ще не охоплені міським електротранспортом, зокрема від вул. П. Мирного до проспекту Миру.

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс» забезпечує пасажирські перевезення електротранспортом на 22 маршрутах, на яких у зміну працювало 76 тролейбусів та автотранспортом на 3 маршрутах, де курсувало 18 автобусів. Унікальним маршрутом, що перетинає все місто є маршрут № 7 «Завод «Катіон» – Раково».

Оновлення рухомого складу дало збільшення виручки від перевезень пасажирів новими тролейбусами в 1,2 рази, порівняно з перевезенням старим рухомим складом. Загалом прове-



дено 73 електронних процедур відповідно Закону України «Про публічні закупівлі» на електроенергію, нафту та дистиляти, запасні, механічні частини, автошини, ремонти вузлів та агрегатів, що дало умовну економію 11,9 млн. грн.

Це зумовило значне підвищення якості обслуговування пасажирів. Упродовж 2019 р. міським транспортом перевезено 43,6 млн. пасажирів (дорівнює чисельності населення України), що на 1,3 млн. пасажирів більше ніж у 2018 р., у тому числі: тролейбусами – 41, 9 млн. пасажирів; автобусами в звичайному режимі руху – 1,1 млн. пасажирів; автобусами в режимі маршрутного таксі – 1,2 млн. пасажирів. Якщо в 1971 р. тролейбусами було перевезено 16,8 млн. пасажирів, то 2019 р. – 42 мільйони.

Однак темпи оновлення парку рухомого складу електротранспорту не відповідають потребам сьогодення. Причинами цьому є нестабільність економіки в країні, різке зростання вартості валюти, високі відсотки банківських кредитів, постійне зростання цін на електроенергію, паливо-мастильні та комплектуючі матеріали в умовах нерегульованих тарифів та інше.

* * *

Слід згадати ще одну сторінку Хмельницького тролейбуса. В перший рік незалежності України 24.09.1991 р. Хмельницьке тролейбусне управління увійшло до добровільного господарського об'єднання – Корпорації підприємств міського електротранспорту України «Укрелектротранс». Адже через те, що на початку 90-х рр. вся інфраструктура міського електротранспорту повністю перейшла у підпорядкування органів місцевого самоврядування, було ліквідовано державні органи з планування і матеріально-технічного забезпечення підприємств електротранспорту, зруйновані міжгосподарські торгово-економічні зв'язки, виникла загроза подальшого функціонування тролейбусного руху та збереження його трудових колективів. Це спонукало до прийняття підприємствами спільного рішення про створення Корпорації. До складу Корпорації входило 58 підприємств та організацій, понад 25 тис. працівників трудових колективів, і тому числі 36 комунальних підприємств міського електротранспорту та 22 державні і недержавні підприємства і організації, діяльність яких пов'язана з міським електротранспортом.

Корпорація ставила перед підприємствами, насамперед, завдання щодо поліпшення перевезень пасажирів, підвищення ефективності роботи підприємств за рахунок збільшення обсягів виробництва і закупівлі запчастин, прискорення ремонту рухомого складу і агрегатів, об'єднання зусиль і коштів у науково-технічному і соціальному розвитку. Корпорація, об'єднуючи потужний галузевий комплекс, до якого



входило 48 експлуатаційних підприємств міського електротранспорту з ремонтно-експлуатаційними дільницями, енергетичними господарствами, виробничо-технічними базами з ремонту спецтранспорту, будівельними організаціями і соціально-побутовими закладами, створювала сприятливі умови для розвитку міського електротранспорту. Ремонт тролейбусів та потреби в запасних частинах забезпечували шість спеціалізованих заводів та п'ять майстерень, а підготовку фахівців здійснювали два інститути і два технікуми, численні ПТУ та навчальні комбінати.

Проте не так діялось як планувалося. Ситуація складалась вкрай загрозлива. До розбалансування системи електротранспорту в країні призвели приватизаційні процеси. В умовах тотальної соціально-економічної кризи «порадників» було багато, а реально вирішувати гострі проблеми галузі було нікому. Оскільки вирішення назрілих правових, організаційних та соціально-економічних проблем функціонування галузі на державному рівні затягувалося, то ініціативна діяльність Корпорації в подальшому спрямовувалася на формування державної політики в сфері міського електротранспорту. В 2004 р. був прийнятий Закон України «Про міський електричний транспорт», згодом затверджені: 2006 р. – «Державна програма розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки», 2007 року – «Порядок формування тарифів на послуги міського електротранспорту», 2012 року – «Типовий договір на організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом», 2017 року – Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» та інші нормативно-правові акти.

Так сталося, що Хмельницький тролейбус став «учасником» Революції гідності. Так, вранці 19 лютого 2014 року активісти з хмельницького майдану вирушили під стіни СБУ.

Вхід пішли «коктейлі Молотова», які летіли в стіни та вікна управління по всій території. Почалась пожежа, горіло не тільки навколо та в середині управління, а й два тролейбуси, якими заблокували виїзди з території управління СБУ.

Тролейбусне підприємство понесло великі втрати від знищення двох діючих тролейбусів, які ніхто не відшкодував.





Приміщення Хмельницького СБУ 19 лютого 2014 року



ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ ТРОЛЕЙБУС В УМОВАХ COVID-19

За висновком міжнародних організацій громадський транспорт є одним з середовищ високого ризику поширення інфекційних хвороб. Саме велика скупченість людей у замкненому просторі з обмеженою вентиляцією створює умови для можливого поширення вірусних інфекцій серед пасажирів. Відповідно до статті 29 Закону України «Про захист населення від інфекційних хвороб» з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, і з урахуванням рішення Державної комісії з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій від 10 березня 2020 р. Кабінет Міністрів України установив з 12 березня 2020 р. до 3 квітня 2020 року на усій території України карантин. Встановлено, що порушення правил щодо карантину людей, санітарно-гігієнічних, санітарно-протиепідемічних правил і норм, передбачених Законом України «Про захист населення від інфекційних хвороб», іншими актами законодавства, а також рішень органів місцевого самоврядування з питань боротьби з інфекційними захворюваннями, – тягне за собою накладення штрафу на громадян від однієї до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, на посадових осіб – у розмірі від двох до десяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Тому з перших днів пандемії коронавірусу для керівництва підприємства «Електротранс» питанням номер один постала безпека пасажирів, водіїв, контролерів. Усіх своїх працівників забезпечили необхідними засобами індивідуального захисту. Були створені спеціальні бригади, які в посиленому режимі ретельно проводили дезінфекцію як у салонах тролейбусів, так і на зупинках громадського транспорту. Щодня тролейбусні вагони двічі мийуть і дезінфікують. Ввечері, коли тролейбуси повертаються з маршрутів у депо, відбувається миття вагонів – ззовні та зсередини. Після миття працівник з дезінфектором обприскує дезінфікуючими засобами поручні, підлогу і все, до чого торкаються пасажирів. Зранку, коли тролейбуси виїжджають на маршрути, їх ще раз мийуть і дезінфікують. Також впродовж дня, тролейбуси заїжджають у депо на денний технічний огляд. Тоді їх також ще раз мийуть, тобто вже третій раз. Для цього використовують сядва дезінфікатори. На знезараження усього комунального транспорту в день підприємство витрачало більше двох з половиною тисяч гривень та 200 літрів спеціального розчину.

Епідемія коронавірусу негативно вплинула на організацію перевезень пасажирів.



За рішенням уряду та міської ради з 11 березня 2020 року в тролейбусах було заборонено перевозити більше 10 пасажирів одночасно. А 20 березня було скасовано пільговий проїзд у зв'язку з тим, що з 10 дозволених пасажирів пільговиків – 8. З 24 березня роботу тролейбусів скоротили в робочі дні до 21:00, а в вихідні – до 20:00. З 31 березня в тролейбусах дозволено було перевозити на 50% сидячих місць.

18 квітня робочий день тролейбусів тривав лише до 17.00, а протягом 19-20 квітня на вулиці міста виїхали лише тролейбуси маршрутів №№ 4, 7А, 10, 12, 13, 16 та 17, які перевозили пасажирів зі спецпосвідченнями з 07:00 до 08:00 та з 17:00 до 18:00. В інший час тролейбуси не працювали.

З 24 квітня тролейбуси почали перевозити лише пасажирів з спецпосвідченнями з числа працівників закладів охорони здоров'я, продовольчого забезпечення, урядування та надання найважливіших державних послуг, енергозабезпечення, водозабезпечення, зв'язку та комунікації, фінансових та банківських установ, сфери оборони, правопорядку, цивільного захисту та транспортного забезпечення. Сюди належали і підприємства, що мали безперервний промисловий цикл. Такі перевезення застосовувались з 6:00 до 10:00 та з 16:00 до 19:00.

Перепусткою у транспорт для громадян є відповідне службове посвідчення. Водії, кондуктори і пасажирів повинні бути в масках та рукавичках.

З 15 травня було змінено час роботи тролейбусів за спецперепустками, а саме з 07:00 до 09:00 та з 17:00 до 19:00.

З 23 травня маршрути №№ 8а, 11, 11а, 12, 17 були повернені до звичних маршрутів. 6 червня час роботи тролейбусів продовжили в робочі дні до 22:30, у вихідні до 21:00.

З 9 червня час роботи тролейбусів продовжили як і в докарантинний період.

З 14 липня на вулиці міста з 07:00 до 09:30 та з 17:00 до 19:00 виходять додаткові 12 тролейбусів які перевозять лише пасажирів, що оплачують проїзд.

Однак із загостренням карантину в середині вересня вступили в силу обмеження щодо перевезення лише пасажирів на сидячих місцях.

Аби забезпечити перевезення громадян, які проживають у віддалених мікрорайонах, що не мають тролейбусного сполучення, з 4 квітня введені 5 нових тимчасових автобусних маршрутів. (Лезневе, Книжківці, Ружична, дальні Гречани, Дубово) до інфекційної та міської лікарень.

Щоденно тролейбуси міста перевозили до 35 тисяч пасажирів. Утриматися від користування громадським транспортом на час карантину мали люди з груп ризику, громадяни, які не працюють, пенсіонери та школярі.



14 липня 2020 року і до закінчення дії загальноукраїнського карантину на міських тролейбусних маршрутах у режимі спецперевезень з понеділка до п'ятниці з 7.00 до 9.30 та з 17.00 до 19.00 курсуватимуть 12 додаткових одиниць електротранспорту, що перевозитимуть пасажирів на підставі спеціального квитка або довідки про підтвердження місця роботи відповідного зразка, а також на підставі посвідчення донора крові.

Однак, через обмеження кількості пасажирів та категорій містян, які можуть користуватися транспортом, у перевізників немає тих прибутків, які були раніше. Виручка Хмельницького тролейбуса знизилася у 3-3,5 рази, підприємство щомісяця недоотримує з бюджету за перевезення пільговиків понад 850 тис. грн. Тому рішеннями міськвиконкому від 26.03.2020 № 252, від 23.04.2020 № 349, від 14.05.2020 № 383 «Про перерозподіл бюджетних призначень у 2020 році» та рішенням 42 сесії Хмельницької міської ради передбачено відшкодування втрат «Електротрансу» від здійснення пасажирських перевезень під час карантину в розмірі 20,7 млн. грн.

Отже, за 50 років Хмельницький тролейбус пережив складні часи становлення та розвитку, досяг значних успіхів і став сучасним підприємством міського електротранспорту з розвинена інфраструктурою.

Активно відбувається оновлення рухомого складу. На зміну старим моделям тролейбусів прийшли нові, більш комфортабельні, місткі та надійні в експлуатації. Щоб рухомий склад курсував завжди в справному стані і за розкладом, спільних зусиль докладають усі структурні підрозділи підприємства – служба руху, служба рухомого складу, служба енергопостачання, відділ автоматизованих систем управління, відділ безпеки та контролю, керівний склад. Працівники готують до роботи рухомий склад, обслуговують контактну-кабельну мережу, здійснюють поточний ремонт технологічного обладнання, приміщень і споруд.

За цей час тролейбусами перевезено 1,6 млрд. пасажирів. За транспортними послугами Хмельницького тролейбуса, що отримують хмельничани, стоїть згуртований колектив підприємства, в якому працюють талановиті, роботящі та віддані справі люди.

Хмельницький тролейбус гідно зустрічає свій піввіковий ювілей. Нинішнє покоління хмельницьких електротранспортників перейняло від своїх попередників високий професіоналізм та почуття високої відповідальності за доручену справу. Багато з них відзначенні численним нагородами, стали справжніми майстрами своєї справи, командирами виробництва. Ор-

деном Дружби народів нагороджений Суханов Василь Павлович, орденом Трудової слави III ст.. Крушинський

Віктор Станіславович, орденом Трудової слави II ст. Лужняк Володимир Федорович. Сьогодні

на Дошці Пошани підприємства красуються портрети передовиків виробництва, а саме водіїв тролейбусів Василя Цимбала, Анатолія Галкіна,



Миколи Васильчука, водія автотранспортних засобів Валерія Данилюка, кондукторів пасажирського транспорту Віри Грицик, Алли Садовської, Ганни Ковальчук, слюсаря з ремонту рухомого складу Миколи Холоденка, електромонтера тягової підстанції Лілії Грицини, коменданта гуртожитку Ніни Солтик, електрозварювальника ручного зварювання Віталія Вітюка.

Сплав досвіду і мудрості ветеранів з енергією та ініціативою молоді дає гарні результати, що стало запорукою успіху в житті та праці сучасних тролейбусників. Працівники пишаються вагомими виробничими здобутками і славними трудовими традиціями колективу. Адже підприємство є одним із кращих в області, а за підсумками першого півріччя 2020 року лідирує в Україні.

При цьому трудовий колектив Хмельницького тролейбуса не зупиняється на досягнутому. Стрімкий технологічний розвиток та виклик часу ставить відповідальні завдання – необхідність оптимізації системи управління тролейбусами на маршрутах, оновлення рухомого складу та удосконалення енергогосподарства, запровадження заходів щодо енергозбереження, покращення діючої системи громадських перевезень та покращення їх якості та безпеки. І є впевненість, що колектив хмельницьких тролейбусників з цими відповідальними завданнями справиться з честю!



ТРОЛЕЙБУСНЕ ДЕПО

Тролейбусне депо Хмельницького тролейбуса – комплекс споруд і об'єктів, призначених для зберігання, ремонту та технічного обслуговування рухомого складу.

У депо відкриті стоянки з розгалуженою контактною мережею і закриті бокси. На території депо розміщуються цехи з обслуговування та ремонту тролейбусів, склади для зберігання витратних матеріалів (шин, контактних вставок, мастильних матеріалів тощо) та інструменту, приміщення для фарбування, сушіння, диспетчерський пункт, кімнати відпочинку тощо.

Господарство Хмельницького комунального підприємства відповідає загальним вимогам, що відносяться до підприємств електротранспорту.

Усі будівлі та споруди підприємства утримуються у справному стані. Двічі на рік вони оглядаються комісією з метою оцінки технічного стану та підготовки до осінньо-зимового та весняно-літнього періодів експлуатації.

Тролейбусне депо має потужну виробничу базу та верстатний парк. Тут створені покращенні умови для роботи працівників, встановлені фрезерний, токарно-гвинторізний верстати, домкрати для підйому тролейбусів, шиномонтажний стенд, мийки тролейбусів, компресори, зварювальні напівавтомати та трансформатори, установки для змащення вузлів та агрегатів.

Підприємство власними силами виконує середні і відновлювальні ремонти тролейбусів, після проведення яких тролейбуси отримують покращене освітлення, оновлені салони, заново пофарбовані кузова та модернізовані елементи.

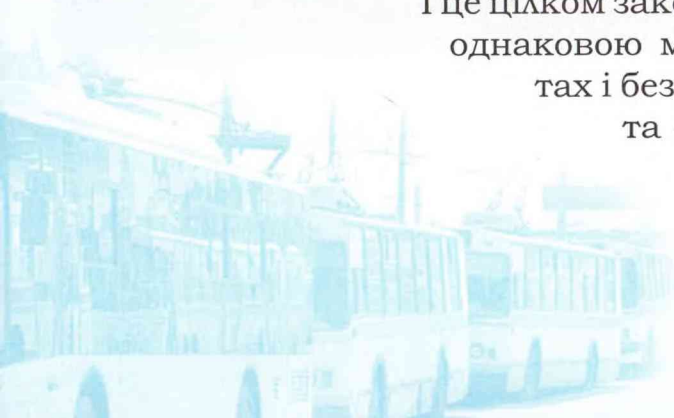
Успіх роботи депо гарантує високопрофесійний колектив.

За 50 років у в депо склався міцний колектив, у якому виросло багато прекрасних спеціалістів.

Характерно, що в депо об'єднані під одним дахом водії і ремонтники (слюсарі рухомого складу, слюсарі з ремонту електрообладнання, газоелектрозварники, рихтувальники, мийники-прибиральники, екіпірувальники та інші робітники).

І це цілком закономірно. Від обох категорій працівників однаковою мірою залежать рух машин на маршрутах і безпека перевезень пасажирів. Тільки робота одних видиміша, інших – для сторонніх очей взагалі невідома.

Сьогодні в тролейбусному депо кожен третій працівник – ветеран зі ста-



жем від 20 до 30 років, понад 60 відсотків водіїв тролейбусів мають перший клас, 35 відсотків – другий.

Багато з них зовсім молодими прийшли до тролейбусного управління та працюють до цього часу, стали справжніми майстрами своєї справи, командирами виробництва.

Особливої поваги заслуговує кавалер ордена «За заслуги III ст.», ветеран підприємства з 47-річним стажем, начальник депо **Трачук Олексій Леонідович** (нар. в с.Стріхівцях на Ярмолинеччині). Був комсомольським вожаком села, служив в армії, 2 роки працював токарем на радіотехнічному заводі.

У тролейбусному депо Олексій Трачук з 1973 року пройшов усі щаблі кар'єрного росту. Після закінчення Київського технікуму міського електротранспорту працював токарем, очолював токарню і заготівельну дільницю, був майстром дільниці планових ремонтів і майстром зміни. З 1994 року очолював службу по ремонту і обслуговуванню тролейбусів та службу рухомого складу.

І, звичайно, коли виникло питання про призначення начальника депо, кращої кандидатури ніж О. Трачук не було. З тих пір, з 2011 року його трудові будні по вінця наповнені самовіддачею улюбленій справі. Кожен його робочий день починається пів на сьому і триває майже 12 годин. Його самовідданість роботі вражає. Кожен Божий день цього благородного «трудоголіка» – і будний, і вихідний, і святковий – відповідально пов'язаний з підприємством. Адже його робота керівника депо – це не тільки велике виробничо-технічне забезпечення повної готовності потужного рухомого складу тролейбусів до роботи на маршрутах, а, насамперед, гарантування безпеки водіїв і кондукторів та величезної армії пасажирів.

Виробнича діяльність начальника депо спрямована на відновлення технічного ресурсу та модернізації існуючого парку рухомого складу тролейбусів із застосуванням енергозберігаючого електричного обладнання, впровадження в виробництво сучасних технологій та обладнання для діагностування їх технічного стану забезпечення технічного обслуговування і ремонту, відновлення технічного ресурсу. За допомогою різноманітного устаткування, обладнання та механізмів виготовля-





ються та реставруються велика кількість деталей та агрегатів для потреб підприємства.

В підпорядкуванні Олексія Трачука успішно працюють понад півтори сотні ремонтників і 166 водіїв, які обслуговують 120 пасажирських, 2 спеціальних (технічна допомога) та 2 навчальних тролейбусів. Їхня робота триває цілодобово, навіть у вихідні дні та свята. І це гарантує стабільну роботу рухомого складу при тому, що середній строк експлуатації тролейбусів складає понад 21 рік, а 91 тролейбус (або 86,7%) взагалі відпрацював встановлений термін експлуатації 10 років. Але випуск тролейбусів на лінію залишається досить високий, сягаючи понад 80 одиниць.

Зокрема, строки експлуатації пасажирських тролейбусів становили:

Рік випуску	Кількість од.	Відпрацьовано років
1981	2	39
1982	2	38
1985	4	35
1986	6	34
1987	3	33
1988	7	32
1989	12	31
1990	7	35
1991	28	34
1992	6	38
1993	6	37
1994	2	36
1997	6	33
2002	1	18
2006	3	14
2007	1	13
2008	4	12
2014	2	6
2015	4	5

Тролейбуси, які відпрацювали нормативні строки експлуатації, згідно системи технічного обслуговування і ремонту рухомого складу міського електротранспорту (КДП-204 Україна-181-91) потребують капітального ремонту. Для їх відновлення необхідно майже півмільярда гривень та оновлювати щорічно 10 тролейбусів на протязі 10 років. Адже тільки на експлуатацію пасажирських тролейбусів щорічно потрібно 510 автошин на суму 3,1 млн. грн. та базових агрегатів на суму 2796,0 тис. грн. Але Трачукові «деповці» різних спеціальностей забезпечують їх належний ремонт і успішну експлуатацію.



Відома істина, що керівна посада – це насамперед професійні знання та організаторський досвід. Успішно організовує усі технологічні процеси заступник начальника депо з технічної частини **Михайло Бондарчук** (нар. 16.07.1958 р., с.Губин Старокостянтинівського району. Фах інженера-механіка в 1988 р. отримав у Хабаровському політехнічному інституті. Упродовж 2002-2011 рр. працював майстром дільниці планових ремонтів і технічного обслуговування (ТО-2). З 2013 р. працює заступником начальника і начальника технічної служби депо).

У його підпорядкуванні працює 150 чол., об'єднаних в чотири бригади підготовки тролейбусів до виходу на лінію, бригади ревізійного ремонту, 4 фахівці з ремонту тролейбусів після лінії, 11 маневрових водіїв, 12 мийників тролейбусів, 4 чол. технічної допомоги.

Основні ремонтно-відновлювальні роботи виконують слюсарна, токарна, шинно-монтажна, кузовна, фарбувальна дільниці, електроцех. В залежності від терміну експлуатації і стану машин відповідно проводяться: поточний (неплановий), середній та капітально-відновлювальний ремонти. Відповідно технічне обслуговування тролейбусів поділяється на щоденне технічне обслуговування, технічне обслуговування № 1 (ТО-1), технічне обслуговування № 2 (ТО-2), сезонне технічне обслуговування.

Завдяки висококваліфікованим фахівцям, науково-обґрунтованій організації виробництва та належній ремонтній базі вдалося зберегти існуючий рухомий склад тролейбусів, які відпрацювали нормативний термін 10 років. Фактично строк служби тролейбусів становить 23-25 років з пробігом більш ніж 1,5 млн. км. при нормі 720 тисяч.

Не дивлячись на відсутність необхідних коштів на підприємстві вишукуються і використовуються власні ресурси.

Поточний (неплановий) ремонт виконують для відновлення працездатності рухомого складу, несправності якого виникла внаслідок відмови в роботі окремих систем та агрегатів під час експлуатації чи дорожньо-транспортних пригод.

Середній ремонт (ТО-1) виконується для часткового відновлення ресурсу кузова, агрегатів, вузлів та систем рухомого складу із заміною або відновленням збірних частин.

Капітально-відновлювальний ремонт (ТО-2) проводять з метою відновлення його експлуатаційних характеристик, зниження енергоспоживання, покращення комфортабельності салону, застосуванням новітніх технологій для підвищення надійності і безпеки роботи систем, вузлів, агрегатів та продовження строку експлуатації.

З метою забезпечення підготовки до експлуатації в осінньо-зимовий та весняно-літній періоди року двічі на



рік проводиться сезонне технічне обслуговування і стосується насамперед акумуляторних батарей, систем опалення, кондиціювання, вентиляції, змащування, запобігання замерзанню та забезпечення належного зовнішнього вигляду.

Ремонт технологічного устаткування тролейбусів виконують у строки та в обсягах, передбачених інструкціями з ремонту та експлуатації цього устаткування. Бригади ревізійного ремонту, згідно затвердженого керівництвом графіка, проводять огляд і оперативно ремонтують технічно несправні механізми і агрегати тролейбусів.



ЩОДЕННЕ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРОЛЕЙБУСІВ

Під керівництвом майстрів змін Олександра Вегеша, Віктора Ціпцюри, Валентина Гордієнка і Анатолія Копицяка на дільниці щоденного обслуговування працює 16 досвідчених, справжніх майстрів своєї справи – віртуозів «кулібіних».

Кожного дня перед виходом на маршрут проводиться технічний огляд та обслуговування кожного тролейбуса. Чітко налагоджена робота забезпечує зменшення часу на ремонт і випуск тролейбусів на лінії. Усі ремонти виконуються оперативно. Це дозволяє оптимізувати якісний випуск рухомого складу на маршрути.

Технічний огляд тролейбусів, що прибувають з лінії в депо за розкладом або технічно несправні, проводять приймальники – ветерани підприємства Петро Аршенюк і Володимир Бобрик (з 1978 р.), слюсарі з ремонту рухомого складу Анатолій Прокопчук (на фото, стаж 43 роки), Микола Сорока (стаж 31 рік), Микола Холоденко і В'ячеслав Молодецький (стаж понад 23 роки), а також інші досвідчені робітники: Ігор Слободян, Анатолій Зозуля, Віталій Чайковський, Віктор Деспот, Дмитро Коротинський та електрослюсарі з ремонту електроустаткування Віктор Терлецький, Микола Мураховський, Олександр Ніколаєв, Олександр Рибчинський, Олег Столярчук, Артем Дмитрієв.

Екіпірувальники Наталія Прит і Олена Стайоха забезпечують до випуску на лінію тролейбус вуглекислотним (порошковим) вогнегасником, електронними табло або лобовими, задніми та боковими маршрутними покажчиками, правилами користування тролейбусом, гучномовною радіоустановкою (автоінформатором), бортовими приладами автоматизованої системи диспетчерського контролю, GPS моніторингу та управління, противідкотним упором, знаком аварійної зупинки.

Підтримка чистоти рухомого складу – це спеціальна технологія, яка передбачає ретельну підготовку тролейбусів до роботи на вулицях міста. Щоночі, перед виходом тролейбуса на маршрут, він проходить миття і передрейсовий огляд. Щоб тролейбуси були привабливими, чисто прибраними багато зусиль прикладають 12 мийників рухомого скла-

ду: Людмила Длугач, Євгена Гершук, Вероніка Бучинська, Галина Волкова, Валентина Бігус, Галина Шаткевич, Галина Оп'ятюк, Людмила Власюк, Галина Томусяк, Валентина Присяжнюк, Надія Клименченко, Валентина Бучинська. Миття тролейбусів ззовні та всередині салону проводить-





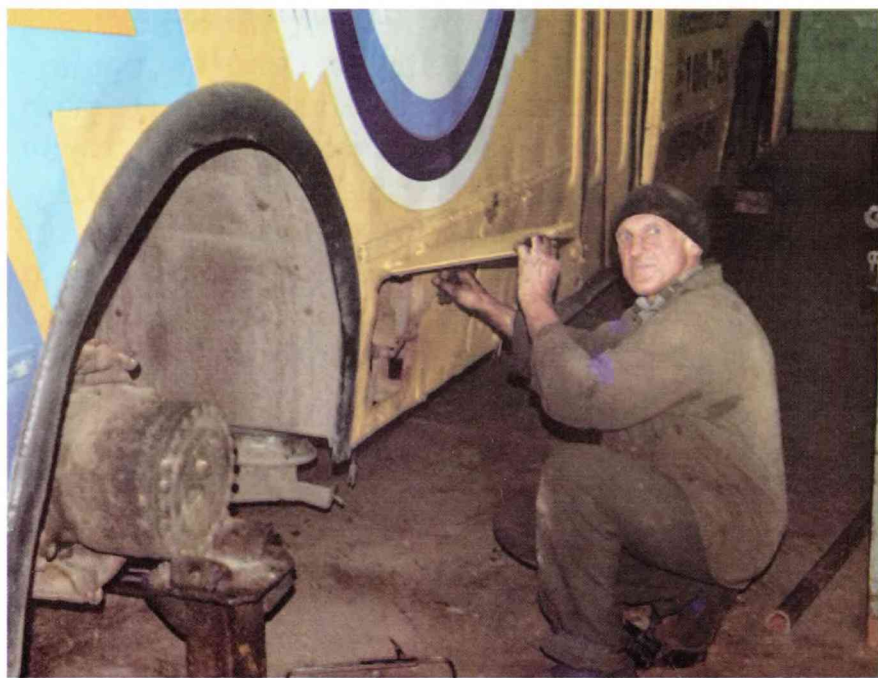
А.Копицяк



В.Ціпцюра



О.Вегеш



А.Прокопчук, слюсар



В.Гордієнко



ся сучасним промисловим миючим комплексом Karcher. На прибирання одного тролейбуса в середньому витрачається 1,5 години. Щоденне прибирання тролейбуса на кінцевих зупинках займає в середньому 15 хвилин.

Щоденну санітарно-гігієнічну обробку проводять прибиральники Валентина Вержбицька, Ольга Темчишина, Тетяна Івашечкіна, Галина Місяць.

Від усіх цих працівників залежить гарантування безпечної експлуатації машин на лінії. Адже запланована кількість машин має щодня вирушати з парку і безпечно працювати на маршрутах.

Щоденне обслуговування забезпечує гарантовану працездатність агрегатів, вузлів та деталей гальмових систем, рульового керування, дверей та тягового двигуна. Це обслуговування передбачає контроль технічного стану, усунення заявлених водієм або виявлених під час контролювання несправностей, а також контроль електробезпеки пасажирів, прибирання, миття та екіпірування рухомого складу.

Крім цього, в міжпіковий період роботи на лінії проводиться міжрейсове обслуговування рухомого складу в перш за все оперативного усунення виявлених несправностей і виконання заявок водіїв, зокрема перевірка опору ізоляції, стану гальм та інших вузлів, від яких залежить безпека руху з метою попередження відмов у його роботі.

В колективі уславилась своїм старанням та скрупульозним ставленням до свої обов'язків технік II категорії Надія Кметь. Після закінчення в 1982 року Ірпінського технікуму електроустаткування і електропостачання промислових підприємств Надія Петрівна, попрацювавши в депо спочатку інженером-метрологом, економістом, лінійним диспетчером, а з 1987 р. понад четверть віку обіймала посаду техника технічної служби, стала зразком справжності для молодих працівників.



ТЕХНІЧНИЙ ОГЛЯД ТРАНСПОРТУ № 1

Комплексний технічний огляд рухомого складу №1 (ТО-1) на відповідність нормативним вимогам до безпеки руху перевіряється двічі на рік.

Завдання майстра служби ТО-1 **Миколи Мілайкіна** (нар. 22.05. 1958 р. в Пензенській області. В 1984 р. закінчив Пензенський інженерно-будівельний інститут) полягає в забезпеченні контролю та організації своєчасного комплексного відновлення основних якісних технічних характеристик агрегатів і механізмів кожного тролейбуса на основі оптимального і раціонального використання матеріалів, інструментів, запасних частин.



Комплексне технічне обслуговування № 1 (ТО-1) передбачає контроль та попередження виходу параметрів систем тролейбуса за допустимі межі для забезпечення його працездатності на сім днів (виконується, як правило, без зняття рухомого складу з експлуатації). Процедура включає перевірку технічного стану тролейбусів, а саме: система гальмового і рульового керування; електроустаткування, зовнішні світлові прилади, контроль ламп закритих дверей та справності закриття дверей; пневматичні шини, світлопропускна здатність скла, інші елементи в частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, в обсязі, визначеному законодавством.

ТО-1 проводять 13 робітників-ремонтників, зокрема: слюсарі з ремонту рухомого складу Едуард Антоняк (з 1985 р.), Сергій Джоголь (з 1986 р.), Анатолій Околелов (з 2002 р.), Вадим Тимчак, Богдан Багрій, слюсарі з ремонту електроустаткування Василь Суханов (працює з 1976 р.), Вадим Кульган, Анатолій Войтович, Михайло Коваль, акумуляторник Валентин Боцян, рихтувальник кузовів Володимир Скларов.

ТЕХНІЧНИЙ ОГЛЯД ТРАНСПОРТУ № 2

Складні технологічні процеси виконують працівники дільниці планових ремонтів і ТО-2 під керівництвом досвідченого майстра **Богдана Янчука** (нар. 5 серпня 1958 р. в м. Воркуті. В тролейбусному управлінні працював з 1998 р. слюсарем, рихтувальником кузовів, а з 2014 р. – майстром дільниці.





А.Околелов, слюсар





В.Вітюк, електрозварник



О.Гуржій, рихтувальник кузовів



Майстер Богдан Янчук





О.Пасічник, слюсар-електрик



Технічне обслуговування № 2 передбачає поглиблений контроль та доведення параметрів систем троллейбуса до належних значень (виконується, як правило, із зняттям рухомого складу з експлуатації).

Підприємство за свої кошти проводить всі види технічного обслуговування, середні ремонти рухомого складу, ремонт агрегатів та виготовлення запасних частин.

Тільки витрати на матеріали, агрегати та запасні частини для виконання технічного обслуговування №2 та середніх ремонтів тролейбусів в рік складають понад 3 млн. грн.

Постійно доводиться виготовляти запасні частини, запроваджувати раціоналізаторські винаходи. Успішно виконуються ремонтні та зварювальні роботи із застосування напіваавтоматів. На оглядових ямах запровадили механізацію монтажно-демонтажних робіт електродвигунів. Впровадили відновлення деталей методом напилення. У шиномонтажному відділені механізували процеси розбортування коліс.

Високим професіоналізмом в роботі характеризуються ветерани підприємства: рихтувальник кузовів Віктор Паляниця, слюсар з ремонту рухомого складу Сергій Шаповал, електрозварники Віталій Вітюк, Василь Полюк, рихтувальники кузовів Олександр Гуржій, Олександр Седишев, Броніслав Кайчук, слюсар з ремонту рухомого складу Леонід Поліщук, слюсар-електрик Олександр Пасічник.

Після проведення ремонтних робіт тролейбуси отримують заново пофарбовані кузова та модернізовані елементи. В оновлених салонах встановлено сучасне енергозберігаюче освітлювальне обладнання та прожектори, всі тролейбуси оснащені вогнегасниками, інформаційними пристроями для оголошення зупинок. За останні п'ять років відновлено власними силами 7 тролейбусів. Серед численного колективу ремонтників значним досвідом роботи виділялися багато технічних працівників.

Серед них: токарь Кравець А. В., фрезерувальники Павло Оковерко і Лукачук О.В., зварювальник Павлишен В.П., слюсарі Гнат П.О., Грай В.В., Прокопчук А. Я. електрослюсарі Гнат А.С., Поперечний Л.М., Бучковський М.Л., Терлецький В. О., слюсар по ремонту резино-технічних виробів Марченко О.М., електрообмотувальник Василь Пасічник (на фото), технік депо Кисть Н.П., скляр Мартинюк М.І., обійниця Столяр Т.В., коваль Швець В.В.

Понад 30 років працювали на підприємстві водії Василь Мушинський та Анатолій Білий, слюсарі Василь Япринцев, Микола Сорока та багато інших самовідданих професіоналів.



ШИННО-МОНТАЖНА ДІЛЬНИЦЯ

Завдання шинно-монтажної дільниці одне з найвідповідальніших щодо забезпечення надійного руху машин, забезпечити надійною «резиною» всього рухомого складу тролейбусного підприємства.



В.Хміляр, вулканізаторщик

У дільниці щоденного обслуговування великий досвід шинномонтажних робіт набув ремонтувальник гумових виробів Ярослав Герасименюк.

Працівники дільниці нарізують і оновлюють протектори, слідкують і за вчасною заміною шин для ремонту і забезпечення їх надійності. А ще – і вдень, і вночі готові оперативно виконувати шинно-монтажні роботи, замінювати пошкоджені шини рухомого складу тролейбусів та автомобілів на лінії.

Слід згадати добрим словом ветерана підприємства – майстра шино-монтажної дільниці **Савчук Ніну Іванівну**, яка вийшовши з працюючої багатодітної сім'ї с.Нова Синявка на Старосинявщині, всю трудову діяльність присвятила Хмель-

ницькому тролейбусу. Свій поважний статус ветерана Ніна Іванівна утвердила 20-ти річним стажем за кермом тролейбуса, після чого закріпила ударною працею майстра шинно-монтажника.

Невтомну працюючість свого енергійного майстра продовжував вулканізатор, як говорили колеги, людина із золотими руками – Марченко Олександр Миколайович, а також класні спеціалісти-шинномонтажники Сергій Багрій, Василь Хміляр, молоді працівники – Олексій Цілінський, Роман Бойко.



ЗАГОТІВЕЛЬНА ДІЛЬНИЦЯ ДЕПО

Комплекс професійних робіт з ремонту обладнання, тягової електроапаратури та електричних агрегатів, виготовлення нескладних запасних частин виконують працівники заготівельної дільниці під керівництвом майстра **Богдана Сороки** (нар. 15.04.1978 р. с.Осташки Хмельницького району. У 2000 р. фах інженера-механіка здобув у Хмельницькому технологічному інституті Поділля. На підприємстві працює з 2012 р., посаду майстра заготівельної дільниці очолює з 2005 р.).

Золотий фонд заготівельної дільниці – досвідчені слюсарі з ремонту рухомого складу Володимир Королюк, Станіслав Сорока, Володимир Гуменюк, Сергій П'ятак, Володимир Нієжмаков, Дмитро Атаманчук, токарі Сергій Гончар, Олександр Король, Анатолій Войцехівський, фрезерувальники Олександр Лукашук і Павло Сковерко, слюсарі-електрики Олексій Белінський, Борис Сизов, Володимир Варшавський.

Високі результати в роботі демонструють обмотувальник елементів електричних машин Василь Пасічник, шліфувальник Григорій Забурмеха, малярі Раїса Єремеева, Галина Кіфа, Людмила Павлішина, столяр – Сергій Щербанський, оббійниця – Антоніна Сова (на фото).

Належний рівень складського господарства забезпечують старший комірник – Роман Ключка, комірники перехідного складу – Володимир Яворський (на фото), Еміль Джафаров та комірник інструментальної кладової – Степан Бобель.

Слід зазначити, що найбільший трудовий стаж на підприємстві «Електротранс» мають саме працівники заготівельної дільниці, зокрема: Дмитро Атаманчук – 49 років, Василь Пасічник – 40, Раїса Єремеева – 36, Володимир Варшавський – 33, Володимир Королюк – 30, Олексій Белінський, Станіслав Сорока – по 25, Василь Хміляр, Павло Сковерко, Григорій Забурмеха – по 24, Олександр Король – 21, Сергій Корінчук – 20, Сергій П'ятак – 18, Володимир Нієжмаков – 14, Анатолій Войцехівський і Олександр Лукашук – по 13 років.

Гідно справляються зі своїми обов'язками **маневрові водії**: ветерани підприємства Анатолій Лавришко (працює з 1973 р.), Євген Гонтар (стаж з 1975 р.), Віктор Кулик В.В. (на посаді з 1979 р.), Леонід Валентюк (з 1980 р.), а також Олег Стецюк, Іван Зушен, Станіслав Рудий, Володимир Янушевський.





О.Король, токар





В.Яворський



Р.Єремєєва, маляр



Г.Кіфа, маляр





Г.Забурмеха, шліфувальник



Є.Гонтар, маневровий водій



Працівники технічної допомоги та водії тролейбуса техдопомоги Василь Саврій (на посаді 40 років), Володимир Прусак (стаж 37 р.), Андрій Гудзь (стаж 24 р.), Олександр Ліщук (з 2013 р.) проводять ремонтні роботи безпосередньо на лінії.

В історії депо серед численного колективу Хмельницького тролейбуса високим професіоналізмом прославилось багато працівників. Понад 30 років працювали на підприємстві водії Василь Мушинський та Анатолій Білий, слюсарі Василь Япринцев, Микола Сорока. Добру славу в колективі заслужили ветерани тролейбусного депо: начальник майстерні Віктор Білик, начальник дільниці комплектації депо – Валерій Клейменев, коваль Віктор Швець, фарбувальниця Ніна Рудик, слюсарі Віктор Стрига, Віктор Паляниця, Ігор Грохольський, майстри Павло Сив'юк, Петро Козак, Микола Юхимчук, Микола Матняк, Михайло Божкевич, Валерій Погребняк.

Кращими були електрослюсарі та слюсарі Анатолій Брегідер, Станіслав Здібель, Василь Пасічник, Сергій Войцехов, а також Гуцал А. С., Бучковський М. А., Терлецький В. О., Гнап П. О., Прокопчук А. Я., Грай В. В., Леонід Поперечний та його син Андрій Леонідович.

В колективі Хмельницького тролейбуса шанують пам'ять про ветеранів праці, керівників і простих робітників, які докладали багато сил, ентузіазму і наполегливої самовідданої праці для розвитку тролейбусного депо. Одними з перших начальників депо були Шілін Василь Васильович, Карпенко Володимир Вікторович. Добрим словом в колективі згадують заступників начальника депо по технічній частині Вербицького Анатолія Олександровича та по експлуатації Крушинського Віталія Станіславовича, начальника ремонтних майстерень Білика Віктор Михайлович, інженера по експлуатації Баска Володимира Тимофійовича та ін.

Отже, згуртований високопрофесійний колектив ветеранів і молоді тролейбусного депо був і залишається основним підрозділом успішного забезпечення виробничої діяльності Хмельницького тролейбуса.

*Пам'ятник Б.Хмельницькому
на привокзальній площі*



ВОДІЇ – ГОРДИСТЬ ХМЕЛЬНИЦЬКОГО «ЕЛЕКТРОТРАНСУ»

Міський електротранспорт – одна з найважливіших галузей забезпечення життєдіяльності міської громади. Діяльність Хмельницького тролейбуса в значній мірі впливає на трудовий ритм міста. В середньому на маршрутах міста щоденно курсують біля 80 тролейбусів. Загальна протяжність тролейбусних маршрутів становить понад 199 км. При максимальній конструкційній швидкості тролейбуса до 50 км/год., їх загальний пробіг щоденно сягає до 25 тис. км. Одним тролейбусом, що перебуває на лінії в середньому перевозиться 500 пасажирів. В середньому за місяць обслуговується 3,5 млн. пасажирів.

Водій тролейбуса – провідна і надзвичайно відповідальна професія. Як засвідчується в офіційній загальноприйнятій таблиці складності професій, на першому місці стоїть нейрохірург, водій тролейбуса – на сьомому місці, тоді як пілот – на сімнадцятому.

За 50 років у КП «Електротранс» склався міцний колектив, у якому виросла велика когорта високопрофесійних водіїв. Наразі на підприємстві працює 166 водіїв, з них 35 жінок. Понад 60 відсотків водіїв тролейбусів мають перший клас, 25 відсотків – другий. Колектив водіїв дружний, дисциплінований і працює сумлінно. Уже давно доведено, що в особі водія Хмельницького тролейбуса вигідно поєднуються класний спеціаліст і чуйна, культурна людина. Поліпшувати та удосконалювати рівень пасажиро-перевезень – головне завдання кожного водія.

Але, щоб стати водієм тролейбуса, недостатньо мати лише права водія. Треба ще опанувати правила роботи на електротранспорті. Водії в залежності від кількості відпрацьованих років і здібностей отримують певний клас. Щорічно проходять кваліфікаційну комісію. І водій здає екзамени: правила технічної експлуатації, ремонт, будова агрегатів, техніка безпеки, правила дорожнього руху тощо. Серед порушень, за які знімають рівень кваліфікації – грубе порушення техніки безпеки, правил дорожнього руху, порушення правил технічної експлуатації та порушення трудової дисципліни.

Надійність роботи на лінії досвідчений водій забезпечує прискіпливим доглядом за машиною. Водій тролейбуса, розуміючи технічні особливості транспортного засобу, електроніки, відслідковує всі показники тролейбуса, бачить ймовірні недоліки. Від неможливості самому їх усунути – викликає спеціальну ремонтну групу.

Водіїв – самовідданих і професійно підготовлених у Хмельницькому багато.

Чимало з них зовсім молодими прийшли на підприємство та працюють



до цього часу. Багаторічною працею уславлені водії тролейбусів Володимир Басок, Леонід Сологуб (з 1978 р.), Йосип Стопкань (з 1979 р.), Микола Шинькарук (з 1981 р.), Анатолій Чайковський, Василь Цимбал (з 1982 р.), Микола Мельник, Анатолій Пушкар (з 1985 р.), Микола Макогончук (з 1986 р.), Віктор Цюх, Віктор Мельничук (з 1987 р.), Михайло Шпортій (з 1988 р.), Юрій Роздайгора (з 1989 р.). Понад 20 і більше років працюють водіями тролейбусів Володимир Бондар, Анатолій Доротюк, Андрій Заводяний, Юрій Калагур, Микола Будняк, Ігор Гончар, Микола Гуменчук, Микола Бенесюк, Анатолій Дзвоневський, Павло Дрозда, Микола Матвійцев, Василь Микитюк.

Водій тролейбуса – професія не зовсім жіноча. Однак жінок, серед водіїв Хмельницького тролейбуса чимало. Жіночий склад водіїв тролейбусів став гордістю знатного трудового колективу тролейбусників. Адже більшість з них працюють не гірше чоловіків, демонструючи приклади високого професіоналізму й особистої відповідальності. Їм характерна висока трудова активність, безпечне перевезення пасажирів на протязі десятків років.

Жінки-водії тролейбуса своєю багатолітньою ударною безаварійною працею заслужили велику пошану в колективі, повагу в пасажирів. З 1972 р. водієм тролейбуса працює Марія Бондар, з 1974 р. – Ганна Штогріна, з 1979 р. – Аделіна Вітюк, з 1980 р. – Людмила Нагибайло, з 1981 р. – Тетяна Вербова, Віра Давидюк, з 1983 р. – Галина Василевська, з 1984 р. – Ніна Цимбал, з 1985 р. – Олена Сердечна, з 1986 р. – Тетяна Ониськевич, з 1988 р. – Галина Волкова, з 2004р. – Анжела Калініченко, з 1990р. – Тамара Сімаш, яка визнана кращим водієм тролейбуса в 2020 році.

Ветерани славляться в тролейбусному підприємстві як майстри безаварійної роботи. І цілком заслужено: за роки роботи у них – жодної серйозної транспортної пригоди. Уважно, гранично обережно ведуть уславлені водії свої електролайнери по вулицях рідного міста. Вони досконало вивчили маршрути міста, тому їх тролейбуси завжди ідуть чітко за розкладом. Вони досконало знають як тримати дистанцію руху, з якою швидкістю проїжджати по спецчастинах контактної лінії, характер посадки і висадки пасажирів, розрахунок місця зупинки, оголошення зупинки по радіо та й взагалі уміють знаходити контакт з пасажирями.

Тільки уявити – скільки ці шановані люди щодня робили добра людям. Адже для виїзду на маршрут треба встати о 3-й годині ночі, чи лягати спати після другої! Це не просто трудовий ритм життя чи професійний обов'язок пересічного робітника, громадянина, це, якщо хочете, не самопожертва, не просто виконання своїх посадових обов'язків, це не тільки відповідальне служіння людям, громаді, а насправді – це вірне служіння Батьківщині своїй, народу своєму. Це самовідданий трудовий героїзм!





В.Цимбал, водій тролейбуса



М.Васильчук, водій тролейбуса



Р.Лішук, водій тролейбуса





Ю.Сорока, водій тролейбуса



А.Галкін, водій тролейбуса



В.Мельничук, водій тролейбуса



О.Фіщук, водій тролейбуса





С.Юрков, водій тролейбуса



О.Сердечна, водій тролейбуса





Т.Сімаш, водій тролейбуса



Водії тролейбусів: Олексій Фіщук, Володимир Басок, Ганна Штогріна, Йосип Стопкань, Микола Мельник, Сергій Пасека, Галина Василевська --занесені до Книги трудової слави підприємства.

Високий рівень роботи забезпечують водії Олександр Жевилюк, Руслан Казьмірчук, Василь Цимбал, Микола Васильчук, Анатолій Галкін, Юрій Ярошенко, Людмила Ярошенко, Григорій Мазур, Віктор Школьник, Ольга Мазур та багато інших самовідданих електротранспортників.

– Повірте зараз своєю справою я дорожу ще більше ніж будь-коли, – так говорить водій тролейбуса Володимир Бондар, який ось уже 20 років виводить свій тролейбус-лайнер з бортовим номером на даний час 011 на маршрутах рідного міста. У Володимира свій особливий стиль роботи. В салоні його машини завжди чисто, спокійна, доброзичлива обстановка. Пасажири завжди відчувають, що в тролейбусі турботливий і суворий господар. І з охотою виконують його вимоги, навіть в години «пік», коли транспорт переповнений.

Веде по вулицях Хмельницького тролейбус ветеран підприємства «Електротранс» Йосип Стопкань, добиваючись нових успіхів. Девіз досвідченого водія – кращі трудові досягнення повинні стати нормою дня!

Не було людини щасливішої за Любов Цюренко, коли стала вона водієм тролейбуса. З тих пір пройшло понад 20 років, які переконали її в правильному рішенні. Любов Володимирівна – водій першого класу. За роки роботи – жодної аварії, жодного порушення трудової дисципліни. Вона завжди точно дотримується правил дорожнього руху і технічної експлуатації, інструкції водія. Добре вивчила маршрути. Це допомагає їй швидко орієнтуватися в будь-якій ситуації і приймати правильне рішення, що забезпечує дотримання графіку і безпеки руху.

На Дошці Пошани підприємства красуються портрети водіїв: Микола Васильчук, Анатолій Галкін, Василь Цимбал.

Одним з головних критеріїв оцінки роботи водіїв – регулярність виїзду на лінію. В цьому гарантією виступає високий технічний стан тролейбуса. Досвідчені майстри своєї справи Хмельницького тролейбуса вважають, що у прийманні виїзду машини на маршрут немає дрібниць. А надійність тролейбуса на лінії водій забезпечує професійним доглядом за машиною. Тому у водіїв упродовж багатолітньої роботи виробилась звичка приходити в парк зарання, оглянути системи керування, інших агрегатів тролейбуса. А також брати участь у профілактичних та регулярних техоглядах машин.

В результаті це забезпечує дотримання графіка і безпеку руху на лінії.

Робочий день у водія тролейбуса розпочинається близько 5 ранку. О 4:00 з депо виїжджає службовий автобус, або як його називають самі працівники «розвозка». Автобус об'їжджає місто, щоб доставити водіїв та кондукторів на перші ранкові рейси.



Вже о п'ятій ранку в депо триває активний робочий день. Перша зупинка – диспетчерська. У диспетчера водій отримує обліковий журнал, шляховий лист і графік.

Далі за маршрутом медичний пункт. Тут у водіїв перевіряють самопочуття, міряють артеріальний тиск та наявність алкоголю в крові. За відсутності скарг підписують дозвіл на виїзд.

Режим роботи водія на даний момент – чотири днів працюєш, один день вихідний. Два дні вихідних це вже на межі фантастики. Працюють у дві зміни. Водій більше 10 годин не може бути за кермом.

Найважче в роботі водія тролейбуса вважається психологічне навантаження. Людина сидить в замкнутому просторі і весь час одне й те саме. Небезпечність цієї роботи – це монотонність, одноманітність (рух – зупинка, рух – зупинка), все як має бути, але на автоматі!

Однією з проблем є недисциплінованість пішоходів, які ігнорують пішохідні переходи, постійно порушують правила переходу вулиць, вискакуючи прямо під колеса транспорту в недозволених місцях. Не задумуються де можна переходити вулицю, а де не можна, а для водія – це аварійна ситуація для термінової зупинки тролейбусного гіганта, наповненого пасажирями. Та й пасажирі теж більше вважають, що мають лише права, а про обов'язки ніхто не знає.

* * *

Кожний працівник підприємства зобов'язаний дотримуватись законодавства України, виконувати вимоги цих Правил, нормативно-правових актів та нормативних документів у сфері міського електричного транспорту, вимог експлуатаційної документації. Виконання обов'язків працівниками контролюють відповідні посадові особи підприємства. Працівники зобов'язані забезпечувати якісне надання транспортних послуг рухомим складом, вживати всіх заходів для запобігання нещасному випадку з пасажирями або дорожньо-транспортній пригоді, бути охайно одягненими, ввічливими у спілкуванні з ними та інформувати їх про виконання вимог Правил користування міським електричним транспортом (трамваєм, тролейбусом),

Структурним підрозділом депо, що виконує функцію організації пасажирських перевезень тролейбусами на визначених міських маршрутах є **Служба експлуатації**, яку очолює заступник начальника депо з експлуатації, ветеран підприємства з 1994 р.

Людмила Дрозда. В центрі діяльності Служби експлуатації виступає розроблення (уточнення)

схем розвитку тролейбусного пасажирського транспорту та схем організації руху з урахуванням результатів вивчення пасажиропотоків і забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення.



Організацію руху тролейбусів по маршрутах забезпечують начальники двох груп маршрутів міського транспорту: ветеран з 1979 р. Надія Ішун і з 2009 р. Алла Білик. У їхній злагодженій команді успішно працюють інженери з транспорту Олена Богданова (з 1981 р.), Руслана Кравець (з 1996 р.), Олександр Печенюк (з 2011 р.), Галина Фльорко (з 2012 р.), Людмила Люлькун і Борислава Пазинюк (з 2019 р.), інженер з складання розкладу руху Валентина Кравчук (з 2001 р.), техніки-графісти Тамара Янчук (з 1980 р.) та Тетяна Малькова (з 2012 р.) .

Для задоволення потреб населення в перевезеннях працівники Служби руху враховують необхідність дотримання нормативних витрат часу на проїзд, інтервалів руху, норм наповнення та обґрунтованих коефіцієнтів використання рухомого складу. Рух тролейбусів регламентується графіком. Основні вихідні дані для складання графіка – час обороту по маршруту і кількість машин на маршруті. Оперативне управління рухом здійснює центральний диспетчер ДЕПО, який є єдиним розпорядником руху.

Забезпечення безпеки руху, контролю та керування рухом здійснюється в автоматичному режимі. Тролейбуси підприємства обладнуються системою GPS-навігації (прилади Teltonika FM5500). Це дозволяє за допомогою програмного забезпечення визначати години роботи на лінії; час різних видів простоїв (на лінії, в депо, з вини водія, з відсутності електроенергії тощо; режим роботи (одно-, двозмінний, піковий режим роботи); регулярність руху; пробіг (кілометраж) машини; ведення табелів роботи; показники для нарахування заробітної плати водіям. При проведенні відновлювальних ремонтів тролейбуси обладнуються електронними показниками маршрутів. Для забезпечення затвердженого розкладу руху та дотриманням інтервалів на вузлових зупинках головних маршрутів встановлені електронні табло, які інформують пасажирів про час прибуття рухомого складу на зупинку. Застосування моніторингу руху тролейбусів, автоматичне озвучування назв зупинок, впровадження електронного квитка полегшують роботу лінійних працівників.

Стабільна і ритмічна робота усіх підрозділів тролейбусного транспорту в місті, забезпечення безпечного безаварійного перевезення пасажирів залежать від багатьох складових, найважливішою з яких є умови дорожнього руху. В силу урбанізації міського середовища, невинного зростання кількості транспортних засобів на вулицях питання безпеки руху набуло особливої актуальності. Адже тролейбус – крупногабаритний транспорт великої місткості – на вулицях міста повинен мати

можливість маневру і під'їзду до посадочних зупинок,

щоби водію було зручно проводити посадку і висадку пасажирів. А пасажирам, в свою чергу,

не лавірувати поміж маршрутками і приватними автомобілями. Крім того, недисципліновані громадян постійно порушують правила дорожнього руху.

Сьогодні учасникам дорожнього



руху і пішоходам, і водіям транспортних засобів вкрай необхідно суворо виконувати правила дорожнього руху та мати взаємну повагу один до одного. Крім цього, проблеми безпеки руху виникають через недосконалий розвиток вулично-дорожньої мережі, інженерно-транспортної інфраструктури, які не відповідають сучасним темпам автомобілізації міста. Місто Хмельницький розділено залізничною колією на південну та північну сторону, які з'єднані п'ятьма автотранспортними шляхами, з яких лише три пристосовані для використання громадським транспортом загального користування. Але й ті не мають необхідної кількості смуг на проїзній частині доріг до потоку транспорту. Більше того, основними вулицями міста курсує великовантажний, приміський та міжміський транспорт із здійсненням розвантаження товару на проїзній частині, посадки та висадки пасажирів на зупинках громадського транспорту. Обмеження транспортних потоків викликане наявністю в центральній частині міста великої кількості доріг з одностороннім рухом. При цьому відсутні альтернативні шляхи курсування тролейбусів для об'їзду центральної частини міста. Дефіцит пропускної спроможності основних вулично-шляхових магістралей та відсутність достатньої кількості транспортних розв'язок призводить до дестабілізації періодичності руху тролейбусів, загрожує створенню аварійних ситуацій. А вимушена заміна громадського транспорту особистими автомобілями та хаотичне паркування транспортних засобів призводить до загострення екологічних проблем, росту втрат від дорожньо-транспортних пригод.

На підприємстві не вперше існує інша давнішня проблема – не вистачає водіїв. Не всіх влаштовує заробітна плата, що не співвідноситься з напруженим режимом роботи. Нині ж водії при місячній нормі у 165 годин отримують чуть більше 10 тис. гривень. Сумісники – 14 тисяч. А деякі водії мають 16 і навіть понад 20 тисяч гривень. Тому для повернення досвідчених водіїв на підприємстві за результатами їх роботи встановлюють підвищені посадові оклади водіям

Крім того, Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс» готує на курсах водіїв пасажирського тролейбуса. Термін навчання 6 місяців. На час навчання виплачується стипендія. Надається безкоштовний проїзд в міському електротранспорті та ліжкомісце в відомчому гуртожитку. Працевлаштування гарантовано.





Валентина Кравчук



О.Богданова, інженер з транспорту





Людмила Дрозда



Алла Білик



ВІДДІЛ БЕЗПЕКИ РУХУ



І.Борбуцький, ревізор ВБР

У Хмельницькому тролейбусі здійснюється комплекс заходів із забезпечення безпеки руху. Відділ безпеки руху вважається одним з ключових структурних підрозділів тролейбусного підприємства. Адже саме на цей відділ покладений контроль за дотриманням на тролейбусному підприємстві законодавства у сфері транспорту. А це не тільки контроль за дотриманням водіями правил дорожнього руху, а

ще й здійснення технічного контролю за нормами і стандартами під час ремонту на рухомому складі вузлів і агрегатів, які впливають на безпеку руху тролейбуса – гальмівні системи, системи керування, якість шин, елементи світла, кузова тощо.

Відділ безпеки руху проводить щомісячні інструктажі з безпеки руху де доводять інформацію до усіх водіїв про зміни та нововведення з Правил дорожнього руху, про зміни в дорожній галузі міста (нова розмітка, нова зупинка громадського транспорту, новий світлофор, змінено рух на перехресті та багато іншого).

Раз у квартал відділ безпеки руху здійснює посилений контроль випуску тролейбусів та автобусів на лінію звертаючи увагу на малюнок протектора, санітарний стан транспортного засобу, освітлення, екіпірування машин, та багато іншого, що впливає на безпеку руху).

Працівники відділу щоденно працюють на лінії для виявлення та профілактики порушень з сторони водіїв, а саме (відволікання під час руху сторонніми предметами, розмова під час руху по мобільному телефону, слухання музики, розмова з пасажиром, паління сигарет, вживання їжі під час керування тролейбусом чи автобусом, продаж квитків під час руху).

Працівники відділу беруть безпосередню участь у розслідуванні і захисті прав водіїв підприємства в самих запутаних ситуаціях дорожньо-транспортних пригод.

Відділ безпеки руху очолює молодий фахівець **Вадим Лижник**, котрий з 2017 року працював на посаді ревізора відділу, а у зв'язку із призовом 2020 року до війська для захисту батьківщини діючого начальника Генадія Жедіка, очолив відділ безпеки руху. Вадим Лижник у 2019 році закінчив Кам'янець-Подільський державний аграрно-технічний університет з відзнакою та здобув 2 вищих освіти з напрямку «Організація та регулювання дорожнього руху» та «Публічне управління та адміністрування». Під його керівництвом сумлінно виконує свої обов'язки Ігор Борбуцький.

Прикметно, що свою діяльність в тролейбусному управлінні розпочинав саме з відділу безпеки руху легендарний директор підприємства Олександр Солтик. Тривалий час відділ безпеки руху очолював Віталій Сташков. В різні часи у відділі працювали Петро Корчевний, Богдан Маркевич. Завчасно пішов з життя ревізор Сергій Себко.

СЛУЖБА КОНТРОЛЮ ЗА ЗБОРОМ ВИТОРГУ

Ефективну роботу Служби контролю за збором виторгу з 2017 р. очолює талановитий організатор, учасник бойових дій **Віктор Черній** (нар. 06.09.1961 року в селі Мислова Волочиського району. Офіцер, учасник бойових дій).

Служба контролю за збором виторгу у Хмельницькому тролейбусі забезпечує повноту збору та приймання виручки від перевезення пасажирів тролейбусами та автотранспортом.

Обов'язки заступника начальника Служби контролю за збором виторгу успішно виконує **Валентина Ілюсь** (на фото).

Високою відповідальністю за доручену ділянку роботи і своєчасний якісний збір виручки виділяються начальники маршрутів міського тролейбусного транспорту.

Людмила Войтович працює на посаді з 2017 р. (нар. 09.03.1951 р., м. Молочанськ Запорізької області. Фах товарознавця отримала в Хмельницькому кооперативному технікумі).

Валентина Остафійчук (нар. 04.09.1960 р., с. Шишківці Городо-



цього району. В 1980 році закінчила Кам'янець-Подільський будівельний технікум). Працювала кондуктором, диспетчером, інспектором маршруту, а з 2017 р. – начальником маршруту міського транспорту).

Галина Шевчук (нар. 19.01. 1959 р., с.Мала Побіянка Дунаєвецького району. Метролог, закінчила Одеський технікум вимірювань). На підприємстві працює начальником маршруту міського транспорту 1997 року.

У підпорядкуванні Служби контролю за збором виручки працюють 144 кондуктори у тролейбусах і 11 – в автобусах. Кожен з них має щоденний план виручки, а також тижневі та місячні плани.

Головне завдання цього структурного підрозділу полягає в забезпеченні всіх тролейбусних маршрутів кондукторами та організації збору щоденної виручки, яка коливається в межах 70 тис. грн. Доходи від перевезення пасажирів становлять 1,8 млн. грн. в місяць.

Професія кондуктор з'явилася на піку розвитку громадського транспорту на початку ХХ століття. В 70-х роках у всіх тролейбусах і автобусах встановили компостери, і професія на деякий час втратила свою актуальність. Вважалося, що на заробітній платні кондукторів вдасться зекономити. Але у 90-х роках було прийнято рішення передивитися рентабельність перевезень і відновити роботу кондукторів.

Професія кондуктор громадського транспорту відноситься до сфери обслуговування і доступна кожному. Для роботи потрібно знати категорії пасажирів, які користуються пільгами безкоштовного проїзду і послідовність зупинок на маршруті. Роботу кондуктора, здебільшого, вважають жіночою справою. Адже це досить важка праця, коли доводиться цілий день працювати «на ногах», пересуваючись по заповненому салону тролейбуса, автобуса.

Кондуктори працюють позмінно, але дуже старанно. Адже від цього залежить їхня зарплата. Дохід кондукторів складає – 6,5-7,5 тис., а інколи – і 10 тис. гривень в місяць.

Звісно, найкраще з цим завданням справлялися досвідчені кондуктори, ті, які працювали на підприємстві багато років. Першими ушанованими кондукторами були Катерина Яворська, Марія Ніколюк, Маша Кашуба. Марія Струк, Наталія Левчук, Ніна Бабійчук. У 1990-х роках розпочали працювати кондукторами: у 1996 р. – Марія Матейко, Валентина Волинська, у 1997 р. – Наталія Березюк, Ганна Кошева, Надія Нетичай, Валентина Потапчук, Валентина Халімовська, Ганна Ковальчук, у 1998 р. – Тамара Печекета, Лариса Таранчук, Ольга Легай, у 1999 р. –

Прасковія Золотарьова, Тетяна Кашканова.

Шанують в колективі кондукторів, які поповнили когорту тролейбусників



у 2000-х рр. Якісними показниками в роботі, уважним ставленням до пасажирів проявили себе кондуктори: Ганна Денисюк (з 2000), Галина Баланюк, Світлана Бойко, Олександр Тагієв (з 2001), Лідія Овчарук (2002), Ольга Костик (з 2003), Галина Макарова, Євгеній Чорномизий, Анжела Калініченко (з 2004), Тетяна Кучманюк (з 2007), Алла Садовська (2008), Галина Дунець (з 2010), Людмила Ушакова, Людмила Савицька (з 2012), Ольга Скубай, Ганна Ковальчук (2014), Віра Грисик, Алла Садовська, Оксана Карпенко, Наталія Печенюк (2017), Ольга Дунець, Світлана Туракевич, Антоніна Поліщук, Тетяна Костюк, Наталія Мельник (з 2018), Лідія Мединська, Марина Беяк, Таїсія Боровик, Яна Вилавська (з 2019) та ін.

Відповідальне ставлення до прийому щоденної виручки кондукторів проявляють ст. касир Олена Задко, касири Ганна Ковальчук, Галина Бондар, Ольга Фіда, Галина Попова, Таміла Сологуб, Галина Шевчук, Людмила Стасюк, Тетяна Осадчук, Тамара Синьківська, Галина Стецькова, Лариса Кушнір, Світлана Цибульська, Тетяна Заславська, Ольга Комаринська. Добрим словом згадують В'ячеслава Кашина – начальника служби збору і прийому виручки 1970-х років.

Правила користування міським електротранспортом у м.Хмельницькому затверджені рішенням міськвиконкому від 29.06. 2017. за №451. Правилами визначено порядок проїзду і його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів на період надання транспортних послуг. При цьому актуальним було і залишається питання повного відшкодування з міського бюджету витрат підприємства від пільгових перевезень окремих категорій громадян. Тому рішенням 6-ї сесії Хмельницької міської ради від 18.05.2016 року №17 «Про затвердження Положення про порядок розрахунку за надані пільги на послуги зв'язку, компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян в електротранспорті, інших передбачених законодавством пільг» встановлено порядок здійснення компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян в електротранспорті.

Відповідно до нормативно-правових актів України право безоплатного проїзду у громадському наземному транспорті у 2020 р. мають:

1. Інваліди війни.
2. Учасники бойових дій та особи прирівняні до них.
3. Учасники ліквідатори наслідків аварії на Чорнобильській АЕС, потерпілі внаслідок Чорнобильської катастрофи віднесені до I-II категорій, а також діти-інваліди, інвалідність яких пов'язана з наслідками Чорнобильської катастрофи.
4. Реабілітовані особи, які стали інвалідами внаслідок репресій.





Л.Войтович, начальник маршруту





Працівники відділу



А.Садовська, кондуктор



Г.Ковальчук, кондуктор



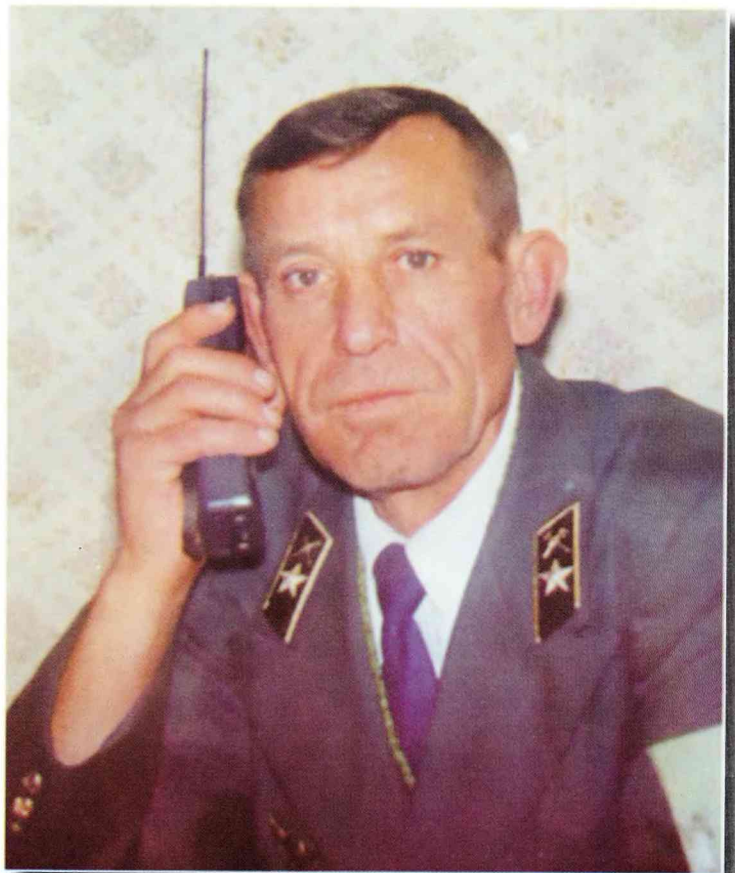


Р.Слизькоуха, кондуктор



Г.Денисюк, кондуктор

Петро Корчевний
був одним з перших водіїв тролейбуса,
а згодом у 80-90-х роках
став інспектором служби контролю
збору виручки





О.Задко, ст. касир

Проїзні квитки на тролейбус: ціною 7 грн. 2005 року та ціною 9 грн. 2006 року.



5. Інваліди I, II та III групи.
6. Пенсіонери за віком.
7. Діти-інваліди.
8. Діти з багатодітних сімей.
9. Діти-сироти.
10. Діти позбавлені батьківського піклування.
11. Особи, які супроводжують інвалідів I групи або дітей-інвалідів (не більше однієї особи).
12. Ветерани військової служби, органів внутрішніх справ, державної пожежної охорони, державної кримінально-виконавчої служби України, служби цивільного захисту, держспецзв'язку України.
13. Члени сімей військовослужбовців, які загинули (померли) чи пропали безвісти під час проходження військової служби.
14. Діти дошкільного віку.
15. Працівники поліції при виконанні покладених на них обов'язків.

Станом на сьогоднішній день, кількість таких осіб, зареєстрованих у м.Хмельницькому, становить біля 80 тис., ...або майже третину всього населення міста! За 2019 р. підприємство отримало 100 відсотків нарахованих коштів, а це – 91 млн. 460 тис. гривень. Також «Електротранс» отримав відшкодування за автоперевезення – 739 тис. гривень.

Не дивлячись на велику конкуренцію з боку приватних автоперевізників, прибутки «Електротрансу» від перевезення платних пасажирів є стабільними. Рівень покриття витрат від експлуатаційної діяльності власними доходами від продажу проїзних квитків складав 2019 р. – 27 %, 2020 р. – 20 %.

Однак розмір відшкодування з міського бюджету за перевезення пільгових категорій пасажирів не в повному обсязі покриває збитки підприємства від фактично здійснених перевезень. Адже визначення коефіцієнта співвідношення кількості безоплатно перевезених пасажирів і пасажирів, що оплачують проїзд проводиться комісією шляхом вибіркового обстеження пасажиропотоку на всіх потоках міста. Але такий недосконалий механізм обліку пільгових категорій пасажирів не забезпечує надання достовірних даних для подальшого відшкодування за фактично надані пільгові транспортні послуги. Тому постало питання про використання нових технічних засобів та систем для збору плати за проїзд, обліку пасажирів, насамперед тих, які мають право на пільговий проїзд.

У липні 2017 р. впроваджено автоматизовану систему обліку оплати проїзду (АСОП) з метою підвищення якості та ефективності надання послуг з перевезень пасажирів міським громадським транспортом загального користування. Одним з основних елементів забезпечення функціонування громадського транспорту є збір оплати проїзду, і АСОП дозволяє істотно підвищити



його ефективність. Кондуктора на даний час працюють з валідаторами. «Електронний квиток» на проїзд та обліку пасажирів, автоматизація процесу оплати за проїзд дозволяє зменшити число зловживань як із боку персоналу, так і з боку пасажирів, отримувати точні дані про пасажиропотік, кількість перевезених пільгових категорій пасажирів (у тому числі про кількість поїздок). У продовж року кондуктора та водії працюють в тестовому режимі на нюпостах.

Використання «Електронного квитка» дозволяє впровадити гнучку тарифну політику, що значно підвищує зручність і привабливість громадського транспорту для пасажирів.

В рамках впровадження АСОП в I півріччі 2020 р. видано 20,0 тис. електронних пільгових квитків, встановлено 180 од. нюпостів на 88 тролейбусах та 2 автобусах. Впроваджуються проїзні квитки тривалого користування двох типів: безлімітний – з обмеженим терміном дії (30 календарних днів) та без обмеження кількості поїздок та на визначену кількість поїздок – поповнюється визначеною кількістю їздок за визначену номінальну вартість (термін дії 90 календарних днів). Разовий квиток друкується в салоні тролейбуса валідатором із зазначенням часу проїзду, номера транспортного засобу та маршруту. Підтверджуючий реєстрацію квиток містить інформацію про залишок невикористаних поїздок та термін дії тарифного пакета.

На даний час продовжується видача електронних квитків та перевірка роботи пристроїв зчитування карток у тестовому режимі. Це дає можливість уточнити 10-12 тис. пасажирів пільгових категорій, що створює умови для економії 2-3 млн. грн. Ця проблема досить актуальна, оскільки в місті проживає 38 тис. пенсіонерів, з яких 16 тис. інвалідів. Для інших категорій пасажирів е-квиток дозволить перейти на безготівковий розрахунок за проїзд. Водночас пасажирів можуть купувати звичайний квиток у кондуктора. Доречно зауважити, що вартість квитка в Хмельницькому тролейбусі найдешевша – 3,5 грн., тоді як в інших містах 5-6 грн.

Хмельницький тролейбус упродовж багатьох років посідає провідне місце в Україні зі збору виручки і кількості перевезення пасажирів, через що хмельничани люблять свій тролейбус і залюбки їздять ним.



ЕЛЕКТРОГОСПОДАРСТВО ХМЕЛЬНИЦЬКОГО ТРОЛЕЙБУСА

Хмельницький тролейбус експлуатує потужне господарство, діяльність якого залежить від електрозабезпечення. Внесок електроенергетичної служби в розвиток Хмельницького тролейбуса не тільки надзвичайно великий, але й визначальний. Працівники і сьогодні експлуатують тягові підстанції, електроопори, підвісну арматуру, контактні мережі.

Сьогодні протяжність контактних ліній по місту становлять 199 км. По-над півсотні досвідчених високопрофесійних працівників обслуговують 10 тягових і трансформаторну підстанції, більше 83 км. кабельних мереж, 3,2 тис. опор контактної мережі.

Головний енергетик ХКП «Електротранс» Сергій Ружицький (нар. 12.07.1975 р., в Ярмолинцях. Закінчив Київський електромеханічний технікум і Хмельницький національний університет. На підприємстві працює з 1997 р., з 2013 р. – начальник СЕГ) професійно керує усією системою електрозабезпечення підприємства.

На службу енергозабезпечення як на структурний підрозділ підприємства покладено обов'язок здійснювати технічну експлуатацію кабельних та повітряних ліній, тягових підстанцій та контактної мережі, безперебійне постачання електроенергії для діяльності підприємства.

Саме під керівництвом С. Ружицького забезпечується безперебійна робота усієї системи енергопостачання тролейбусного господарства, впроваджено нові системи телекерування і автоматизації роботи обладнання тягових підстанцій. Служба здійснює середній і капітальний ремонт та реконструкцію контактної мережі. Успішно займається плануванням та організацією роботи енергетичних служб, розробленням графіків ремонту енергетичного устаткування та енергомереж, планів виробництва та споживання підприємством електроенергії, норм витрат і режимів споживання всіх видів енергії.

Технічне обслуговування й ремонт контактних мереж проводиться згідно з СОУ 60.2-33886519-0003:2006 та згідно наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса» від 03.02.2020 р. за № 36.

Надійність і ефективність роботи Хмельницького тролейбуса значною мірою забезпечується системою електропостачання, одними з основних елементів якої є 10 тягових підстанцій, оснащених силовим, перетворювальним, комутаційним і релейним устаткуванням. Живлення тягових підстанцій електроенергією відбувається кабельними лініями напругою 6 або 10 кВ, приєднуваними до розподільного пристрою вищої напруги. Тягові підстанції



здійснюють перетворення змінного струму (зазвичай 10 кВ), який надходить з енергосистеми в постійний, напругою 600 В.

В приміщенні кожної тягової підстанції встановлене обладнання для зміни величини напруги для перетворення трифазного змінного струму напругою 6 або 10 кВ в постійний струм для живлення тролейбусних ліній.

Це, зокрема, так звані перетворювачі – установки для пониження напруги і перетворення змінного струму в постійний, що включають трансформатор, перетворювальну секцію, вимикач змінного струму, катодний вимикач і апаратуру та прилади управління і контролю, які відносяться до них, а також лінійні приєднання постійного струму, в яких перетворювач виконує і захисні – комутаційні функції.

Тягові і трансформаторну підстанції під керівництвом начальника **Владислава Попика** (нар. 08.08.1993 р., с. Руда Кам'янець-Подільського району. Освіту інженера-електрика здобув у Кам'янець-Подільському аграрно-технічному університеті та Київському політехнічному інституті. У квітні 2017 р. призначений на посаду начальника служби тягових підстанцій) обслуговують 17 високопрофесійних чергових електромонтерів.

Переважає більшість з них ветерани підприємства. Так, Лідія Колоскова – працює з 1971 р., Віталій Самолига – з 1981 р., Віктор Пасічник – з 1986 р., Галина Крисинська – з 1993 р. Людмила Віжановська – з 1999 р., Ігор Волинець, Юрій Хмеленко, Євген Холод – з 2011 р., Олексій Семенюк – з 2013 р. а також Сергій Колосков, Анатолій Задворний, Ігор Лановенький, Олександр Мельник, Лідія Грицина.

Вони забезпечують:

- а) контроль за станом та режимом роботи всього обладнання;
- б) проведення оперативних перемикачів;
- в) підготовку робочих місць для ремонтних бригад, допуск їх до роботи, нагляд під час роботи.

Електрика до рухомого складу від тягових підстанцій подається через контактну мережу. Контактна мережа тролейбуса розділена на секції, ізольовані одна від одної за допомогою секційних ізоляторів.

Кожна секція тягових підстанцій підключається за допомогою підземних або повітряних фідерних ліній. Залежно від інтенсивності руху на лініях маршрутної мережі визначені схеми нормального та аварійного режимів живлення контактної мережі. Схеми живлення і секціонування контактної мережі передбачають можливість вимкнення будь-якого кабелю для його огляду і ремонту без зупинки, або зміни інтенсивності руху на лінії.

Планові та заявочні ремонти контактної мережі виконує дільниця контактної мережі.

На контактній мережі дільниці під керівництвом начальника **Володимира Бабича** задіяно 12



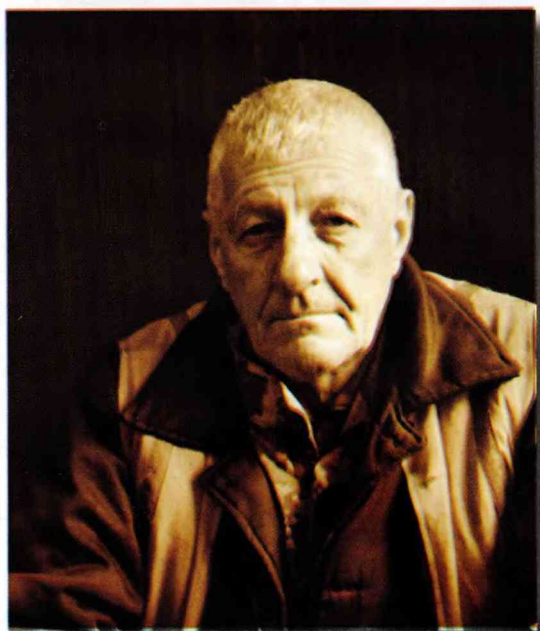


С.Ружицький, головний електроенергетик

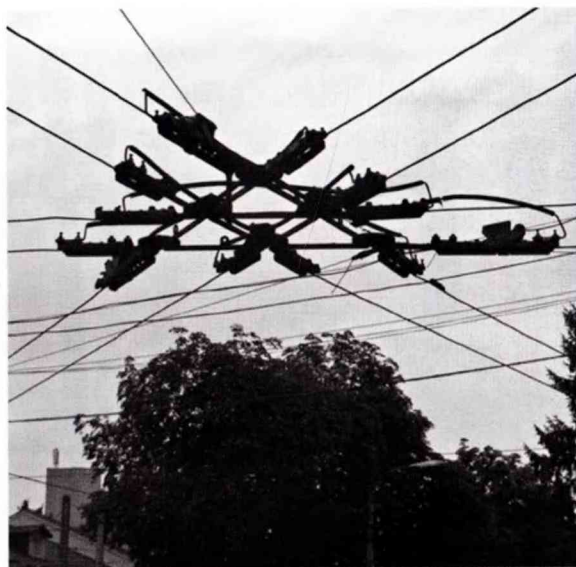


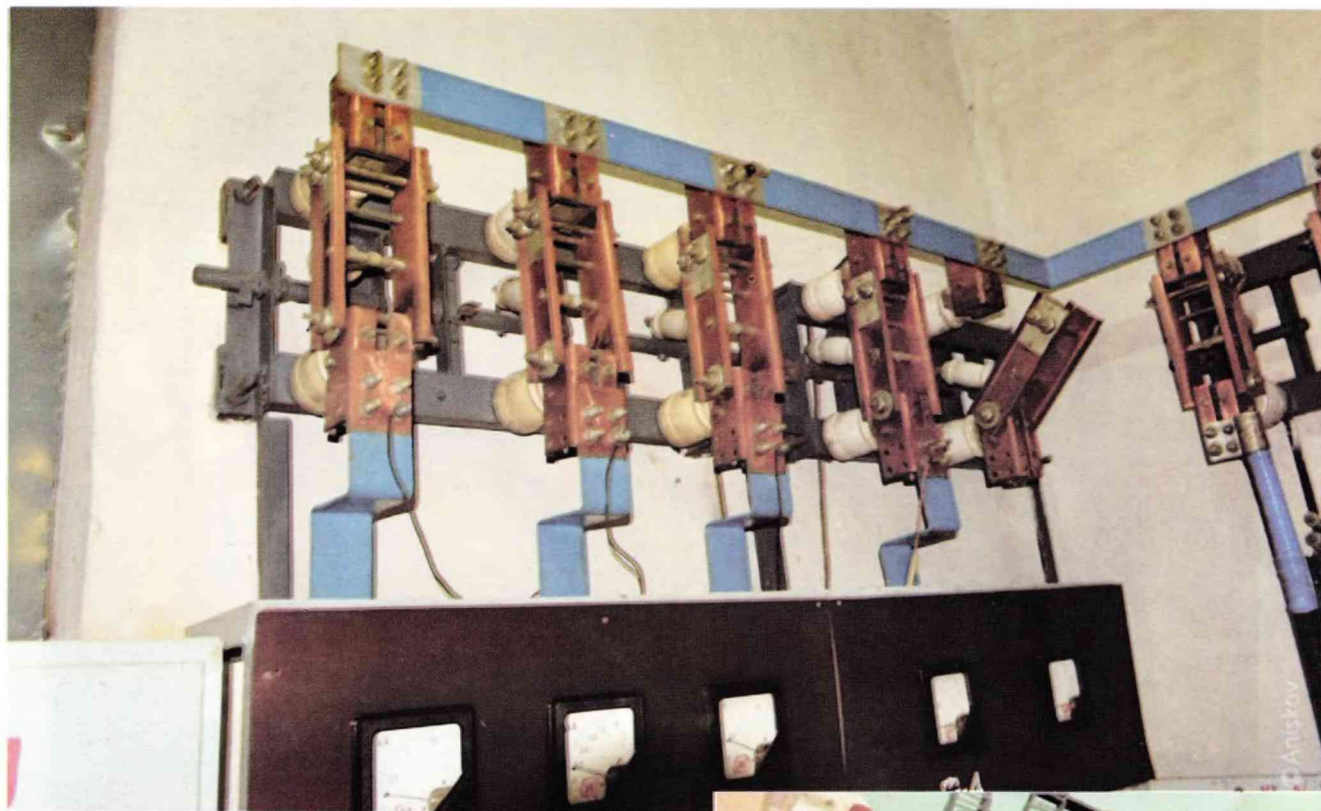


Володимир Бабич, начальник контактної-кабельної дільниці



Л.Новак, електромонтер СЕГ





електромонтерів зі значним досвідом такої специфічної роботи. Бригада контактної мережі забезпечує безперебійний рух тролейбусів.

Кожен працює грамотно, високопрофесійно, беручи приклад з ветеранів підприємства, зокрема таких як: Леонід Новак – ветеран із 41-річним стажем, Віктор Яцишен – з 38-річним, Анатолій Яцишин – з 25-річним, Олег Самолига – з 22 річним, Ніна Яцишина – з 20-річним, Роман Доматевич – з 16-річним, Микола Студент – з 14-річним, Павло Євенко – з 12-річним стажем роботи на ділянці контактної мережі.

Великою повагою в колективі користуються також електромонтери Микола Єлькін, Андрій Кузьмак, Богдан Грушкевич. Належний порядок і чистоту виробничих приміщень підтримують прибиральниці Галина Кухар, Ніна Яцишина, території – двірник Василь Дармограй.

Нагляд за трасами кабельних ліній здійснюють Алла Мариничева та з ремонту і монтажу кабельних ліній Павло Саган. Обмеження блукаючих струмів під час експлуатації досягається за рахунок регулярного контролю ефективності спеціальних контрольно-вимірювальних заходів.

Перевірки електрозахисних засобів та електрообладнання тягових підстанцій, а також пошук місць пошкодження кабельних ліній з 2006 року проводить досвідчений лаборант електромеханічних випробувань та вимірювань пересувної електротехнічної лабораторії Людмила Ігнат.

Для забезпечення надійного електроживлення контактної мережі маршрутів проведено ремонт та модернізацію ТП-1, ТП-2, ТП-10. Проведена заміна застарілих випрямлячів КВ (кремнієвих) на нові і більш надійні випрямлячів ВАКЛЕ та монтаж нових схем управління лінійних автоматів.

На ТП-1 зроблений додатковий кабельний ввід від 10 кВ і 0,4 кВ, що значно покращило схему живлення підстанцій як зі сторони високої напруги, так і напруги власних потреб. На всіх тягових підстанціях замінено лічильники обліку електроенергії на електронні; на контактній мережі проведена реконструкція ділянок №№ 1, 2, 3, 4 та проведена реконструкція із заміною ізоляції підвісної арматури спеціальних частин і контактного проводу.

На балансі підприємства знаходилося 83,19 км. кабельних мереж. Однак значна частина з них експлуатується більше 40 років. Тому в результаті пошкоджень кабельних ліній довелося встановлювати значну кількість муфт:

- на 10 кВ (довжина 38,09 км) – 189 муфт або майже 5 муфт на 1 км;
- на 0,6 кВ (довжина 32,13 км) – 66 муфт або майже 2,0 муфти на 1 км.

Вартість одного погонного метра кабелю складає біля 200 грн. Заміні підлягало 6 км. кабельних мереж із загальною вартістю 1,2 млн. грн.

З метою підвищення стійкості електроізоляції та зменшення навантаження на опорні конструкції і тросову систему контактної мережі замінено майже 30% ізоляції та підвісної арматури.

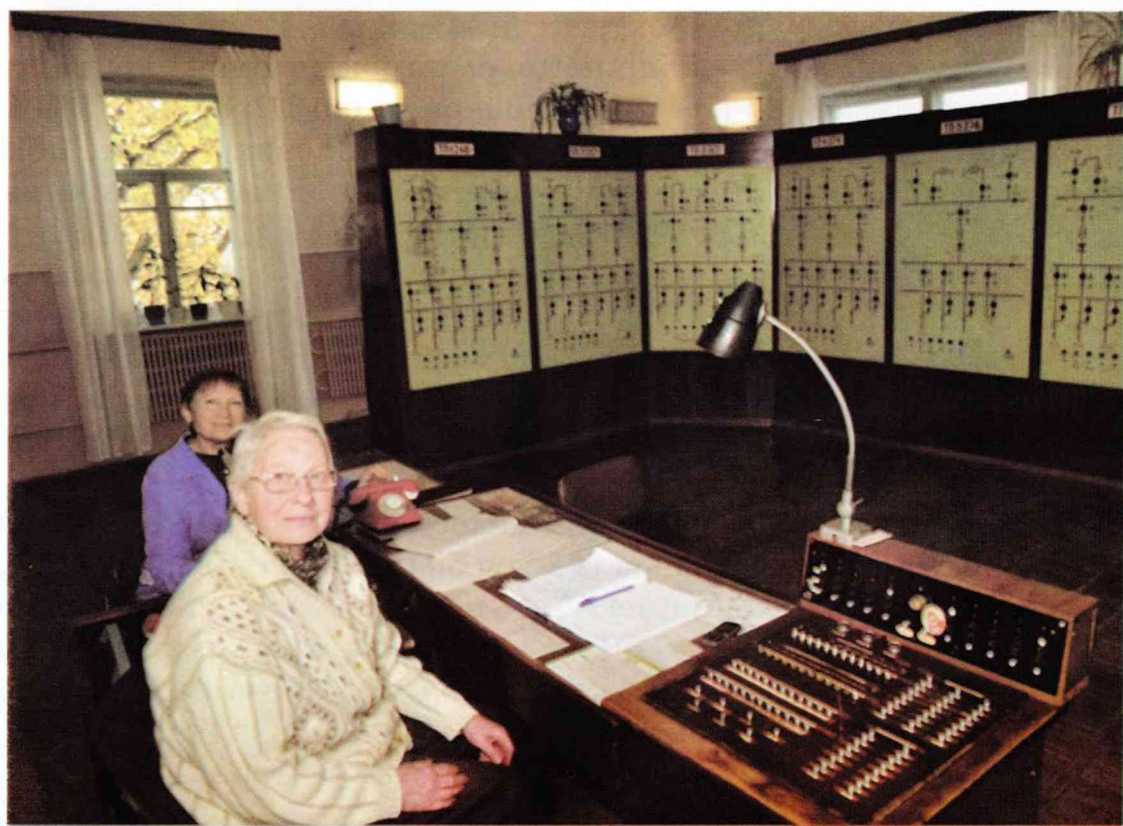




Л.Грицина, електромонтер



*П.Бондарчук, електромонтер сигналізації
і блокування*



Л.Колосова, черговий електромонтер





А.Кузьмак, електромонтер



На тягових підстанціях зберігаються передбаченими за встановленою службою енергозабезпечення номенклатурою та службовими інструкціями лічильники обліку електроенергії, а також необхідні інструменти і матеріали:

по-перше, запчастини, комплект інструменту, плакати з охорони праці, протипожежний інвентар;

по-друге, два комплекти ключів від дверей всіх приміщень тягової підстанції, які зберігаються у визначених службою енергозабезпечення місцях;

по-третє, медична укладка для надання до медичної допомоги відповідного рівня.

Керування тяговими підстанціями, рухом тролейбусів, оперативно-ремонтним обслуговуванням здійснюється автоматично в централізованому режимі каналами телемеханіки з диспетчерських пунктів. В місті створено диспетчерський пункт управління міським транспортом з автоматичною системою контролю та обліку рухомого складу.

Оперативне керівництво експлуатацією та ліквідацією аварійних режимів на об'єктах системи електропостачання тролейбуса здійснюють диспетчери служби енергозабезпечення Людмила Віжановська, Лідія Грицина, Лідія Колоскова, Галина Крисінська, Ігор Волинець, Юрій Хмеленко, Євгеній Холод, Ігор Лановенький.

Диспетчерська робота дуже відповідальна – 24 години на добу забезпечує оперативне реагування та контролює подачу напруги на лінію.

Доречно зауважити, що всі структурні підрозділи забезпечені надійним зв'язком: адміністративно-службовим, диспетчерським, технологічним тощо. Технічні засоби зв'язку встановлюються і використовуються в залежності від місцевих умов, технічних можливостей та особливостей системи управління підприємства. Диспетчер служби енергозабезпечення підтримує зв'язок з центральним диспетчером руху для прийняття узгоджених рішень. Диспетчерський зв'язок служить оперативно-технічним засобом, призначеним для передавання службової інформації з питань виробництва, організації руху, виклику аварійних засобів, а також оперативних вказівок і розпоряджень. Скажімо, для оперативного зв'язку чергового диспетчера з автотранспортом швидкої технічної допомоги і ремонтно-налагоджувальними бригадами використовуються засоби зв'язку із записом розмови та можливості її збереження.

Високим професіоналізмом зарекомендували себе працівники дільниці центрального блокування та зв'язку: начальник дільниці

Франц Корчинський, технік-енергетик II категорії Олена Бочуля, електромонтери Петро Бондарук (з 1998 р.), Микола Звонов (з 2002 р.), Андрій Могильницький (з 2017 р.), Людмила Ігнат (з 2014 р.).



З технічним обслуговуванням виробничих приміщень успішно справляється Людмила Прокопчук.

Забезпечення оперативного відновлення нормального режиму електропостачання тролейбуса у разі виникнення аварійних ситуацій та пошкоджень на об'єктах системи електропостачання покладено на швидку технічну допомогу служби енергозабезпечення. Свою нелегку роботу електроенергетики Хмельницького тролейбуса зазвичай роблять вночі, аби вдень тролейбуси курсували безперебійно. При цьому існує обов'язкова вимога, аби склад бригад швидкої технічної допомоги був укомплектований працівниками з досвідом роботи не менше трьох років. Ці бригади перебувають в оперативному підпорядкуванні диспетчера служби енергозабезпечення. Диспетчер служби енергозабезпечення має право залучати до ремонтно-відновлювальних робіт інших працівників, які на період робіт підпорядковується керівникові бригади швидкої технічної допомоги.

Чергові бригади швидкої технічної допомоги використовують спеціальний рухомий склад та автотранспорт призначений для ремонту й відновлення контактної та кабельної мереж, а також обладнання тягових підстанцій.

Наявність необхідної техніки та інструментів дає можливість мінімізувати час простою рухомого складу під час виникнення аварійних ситуацій, особливо прискорювати виконання аварійно-ремонтних робіт та оперативно доставляти рухомий склад в депо.

Тому керівництво підприємства не залишає поза увагою і питання удосконалення та поповнення матеріально-технічного ресурсу парку авто-спецтранспорту.

На роботі з ремонту контактних ліній використовується 2 тролейбуси техдопомоги, 4 автовишки та 3 спецмашини, автокран, екскаватор, трактор, навантажувач, автогідропідіймач та інші.

Гордістю Хмельницького тролейбуса стала сімейна династія Колоскових, робочий шлях якої започатковано в 1971 році водієм тролейбуса Володимиром Колосковим та електромонтером тягової підстанції Лідією Колосковою. Сімейні трудові традиції електроенергетиків підприємства гідно продовжують їхні діти: електромонтер тягової підстанції Сергій Колосков та нагляч за трасами кабельних ліній Алла Мариничева. Велике їм спасибі за їхню самовіддану ударну працю!

Високим професіоналізмом виділяється робота працівників електроенергетичної служби Емілії Корчинської, Віри Макарової, Миколи Дунця, Василя Мельника.

Значний внесок в розвиток і функціонування служби електрогосподарства зробив колишній перший її керівник Михайло Остапчук. Під його



керівництвом з 1971 по 2013 роки було виконано величезний об'єм робіт по будівництву та запуску в експлуатацію тягових підстанцій, контактних мереж, комплексів телемеханіки. По різному доводилось «вибивати» кошти на придбання матеріалів та обладнання, що на сьогоднішній день успішно працює, безперебійно забезпечуючи електроенергією рухомий склад підприємства. Крім цього, Михайло Остапчук не залишав поза увагою створення нормальних умов для роботи і відпочинку працівників. Зокрема з його ініціативи було побудовано оздоровчий комплекс на ТП-10. Поряд з Михайлом Остапчуком тривалий час працювали досвідчені спеціалісти: Володимир Грицина, Михайло Чернишин, Петро Донюк, Василь Мельник, Валерій Яцишин, Олексій Майборода, Іван Квасюк, Микола Іванков.

В сучасних складних економічних умовах колектив електроенергетичної служби, контактної-кабельної мережі за рахунок високої кваліфікації і самовідданої роботи працівників забезпечує безперебійний рух тролейбусів, звів до мінімуму випадки порушення електропостачання мереж тролейбусних ліній.



АВТОПАРК



В Хмельницькому тролейбусі розвивається і поповнюється сучасний автобусний парк, що створює нові комфортні умови для пасажирів. Автогосподарство Хмельницького тролейбуса експлуатує 51 одиниць автотранспорту, із них: 25 – автобуси, 24 од. технологічного транспорту, 2 легкових автомобілі.

Автотранспортну службу підприємства очолює **Сергій Попадін** (нар. 30.04.1973р., м.Хмельницький, інженер-механік. На підприємстві з 2001 р., з 2009 р. – начальник служби по ремонту, обслуговуванню та експлуатації транспорту і механізмів).

На його тверде переконання якісна транспортна система є одним із важливих елементів сучасного міста. Тому саме високою культурою обслуговування пасажирів гордиться колектив автомобілістів Хмельницького тролейбуса. І для цього є всі можливості.

Автобусний парк складається з автобусів зокрема марки Богдан А-1445, VOLVO B10R59, B10M60 місткістю 100 осіб, з низьким рівнем підлоги, пристосованих для перевезення людей з обмеженими можливостями, дитячих візочків. Укомплектовані німецькими двигунами, вони надійно працюють навіть у тріскучі морози, а це дозволяє відчутно економити паливе.

Автопарк «Електротрансу» відкрив 4 зручних для пасажирів нових автобусних маршрутів у форматі маршрутного таксі.

Автобуси в рік здійснюють перевезення більше 2-х млн. пасажирів 4 автобусними маршрутами в мікрорайонах, де відсутнє тролейбусне сполучення.

Високу культуру обслуговування пасажирів на маршрутах забезпечують водії автобусів:

автобусів І-VAN A07A – Віктор Бровчук, Василь Гризовський, Геннадій Кіндрат, Петро Баляс, Володимир Гуменюк; Віктор Вармінський, Віктор Коляновський, Анатолій Когут;

автобусів БАЗ-А079 14 – Микола Франчук, Микола Бушинський, Олександр Ганжуга, Олександр Іванов, Олександр Колдун;

автобусів Богдан А-1445 – Сергій Ковтун, Юрій Гуржій, Володимир Смаковус, Василь Крещенко, Леонід Мельник, Олександр Ожгібіцев, Віталій Си-





В.Данилюк, водій



Я.Суходольський, водій



Василь Садловський



Людмила Соловійчук



Віктор Черний



вак, Віктор Братенко, Олександр Мармій, Микола Кравчук;

автобусів VOLVO B10R59 – Василь Садловський, Яків Суходольський,
автомобіля ВАЗ-115 LADA – Віктор Черниш.

Заслуженим авторитетом користуються водії автобусів Сергій Ковтун та Павло Маримонський, які працюють в колективі – перший 39 років, другий – 35 років, Юрій Гуржій – 25, Володимир Смаковус – 23, Василь Садловський і Микола Франчук – по 20, Яків Суходольський, Микола Бушинський – по 13 років.

Добросовісним відношення до роботи зарекомендували себе високо-професійні **водії і машиністи спецтранспорту**: «ГАЗЕЛЬ»: Володимир Шемчук і Володимир Яворський, ЗІЛ 431610 – Володимир Левков, ЗІЛ 138А АТ-70 – Володимир Карнаух і Валерій Данилюк, УАЗ – Віктор Васильчук, ГАЗ – Дмитро Миколук, Валерій Матушак, Олександр Виговський О.В., машиністи – автокрана КрАЗ Віктор Атаманюк, екскаватора Володимир Пукас.

В автогаражі обладнано автомайстерню, в якій працюють справжні майстри своєї справи: токар Дмитро Прощук, слюсар з ремонту двигунів Євгеній Жолкевський, слюсар з ремонту колісних транспортних засобів Анатолій Попик, електрогазозварник Віктор Мацина. Ремонт та обслуговування автомобільних акумуляторів якісно виконує акумуляторник Генріх Бузінський

Чітку організацію роботи з ремонту автотранспортної техніки забезпечують механіки Микола Круглий та Іван Ланкевич, облікові дані веде Надія Черниш.

З вдячністю хочеться згадати ветеранів автослужби понад 40 років працювала диспетчером транспортної служби Людмила Соловійчук. На автобусах ЛАЗ, які працювали як розвозки працівників підприємства, понад 40 років працювали водії Іван Ковтун, Павло Кочін, Ільченко Федір.

В автогаражі обладнано автомайстерню, в якій працюють справжні майстри своєї справи: токар Дмитро Прощук, слюсар з ремонту двигунів Євгеній Жолкевський, слюсар з ремонту колісних транспортних засобів Анатолій Попик, електрогазозварник Віктор Мацина. Ремонт та обслуговування автомобільних акумуляторів якісно виконує акумуляторник Генріх Бузінський. Чітку організацію роботи з ремонту автотранспортної техніки забезпечують механіки Микола Круглий та Іван Ланкевич, облікові дані веде Надія Черниш.

З вдячністю слід згадати ветеранів авто служби. Понад 40 років працювали: диспетчером транспортної служби **Людмила Соловійчук**, водії автобусів ЛАЗ Павло Кочин, Іван Ковтун, Федір Ільченко, Володимир Павлов.



СЛУЖБА ГОЛОВНОГО МЕХАНІКА

Відділ головного механіка підприємства під керівництвом майстра **Івана Задорожного** (нар. 24.09.1960 р. м.Городок Хмельницької області. На посаді майстра з ремонту технологічного обладнання працює з травня 2015 р.) забезпечує безперервну і технологічно правильну експлуатацію і надійну роботу устаткування з функціонування систем водопостачання та водовідведення, тепломереж, електромереж. Вживає заходи щодо модернізації устаткування, реконструкції, технічного переозброєння підприємства, упровадження засобів комплексної механізації та автоматизації технологічних процесів, охорони навколишнього середовища. Проводить перевірки та пред'явлення інспекції державного технічного нагляду стану підйомних механізмів та інших об'єктів, внесенням змін у паспорти устаткування. Оформляє заявки на придбання матеріалів та запасних частин, необхідних під час експлуатації устаткування. Організовує зберігання устаткування на центральному та перехідному складах. Бере участь у підготовці пропозицій з раціоналізації, планування робочих місць.

Функціонування теплотехнічної ділянки забезпечують слюсар насосних установок та аварійно-відновлювальних робіт Віталій Кулаківський, електрогазозварювальник Петро Мацібора, машиністи котельної установи Валерій Василенко та Володимир Штокалюк, Володимир Білоножко та Олександр Попик.

У відділі головного механіка злагоджено працюють електромонтери з ремонту та обслуговування електроустаткування Віктор Сторожук і Микола Тарадай, слюсар-ремонтник Олександр Дорофій.

Виконуються великий об'єм робіт. Повністю замінено систему керування каналізаційно-насосної станції. Придбано компресорну станцію стисненого повітря для ремонтної бази тощо. Здійснена заміна зовнішнього освітлення на енергозберігаючі лампи LED-технологій, прожектори, які дають економію у використанні електроенергії від 60 до 80%, яка продовжується до цього часу. За 11 місяців 2019 р. замінені усі лампи в малярному цеху, встановлені прожектори на території тягової підстанції № 3 та біля мийно-прибирального комплексу.

Оновлено систему опалення підприємства із заміною газового опалення на твердопаливні системи обігріву. Проведені реконструкції дали змогу зменшити затратну частину на опалення адміністративних та виробничих приміщень у більше як у 4,5 рази. Для

прикладу, в 2010 р., за послуги з постачання

природного газу було витрачено близько 3-х мільйонів гривень, коли у 2012 р. на придбання деревини в кількості 980 м. куб. було витрачено тільки 700 тис. гривень. Різниця відчутна.



Відділ головного механіка бере активну участь у розбудові інфраструктури міста, зокрема в провадженні та обслуговуванні «розумних» смарт-зупинок з прогнозованим часом прибуття громадського транспорту.

За особливо великий вклад в розвиток та функціонування систем та механізмів, які обслуговує відділ головного механіка, належить відмітити ветеранів підприємства: електромонтерів Леніда Кучмана та Анатолія Шуста, слюсаря-ремонтника Віктора Фоміна, електрогазозварювальника Петра Мацібору, який працює у вказаному підрозділі і в даний час.

Отже, можна сміливо стверджувати, що відділ головного механіка – це один з вагомих рушіїв підприємства.

РЕМОНТНО-ГОСПОДАРСЬКА ДІЛЬНИЦЯ

Ремонтно-господарська дільниця згідно правил і норм виробничої санітарії, техніки безпеки, протипожежної безпеки покликає на забезпечувати утримання в належному стані виробничих споруд та службових приміщень.

Ремонтно-господарську дільницю очолює досвідчений виробничник **Задорожний Володимир Семенович** (нар. 05.07.1960 р., в минулому офіцер).

Працівники дільниці проводять ремонт об'єктів і приміщень, благоустрій і охорону територій підприємства. Забезпечують котельні підприємства порізаними і наколотими дровами. Займаються прибиранням від сміття, а в зимовий період – від снігу тролейбусні зупинки.

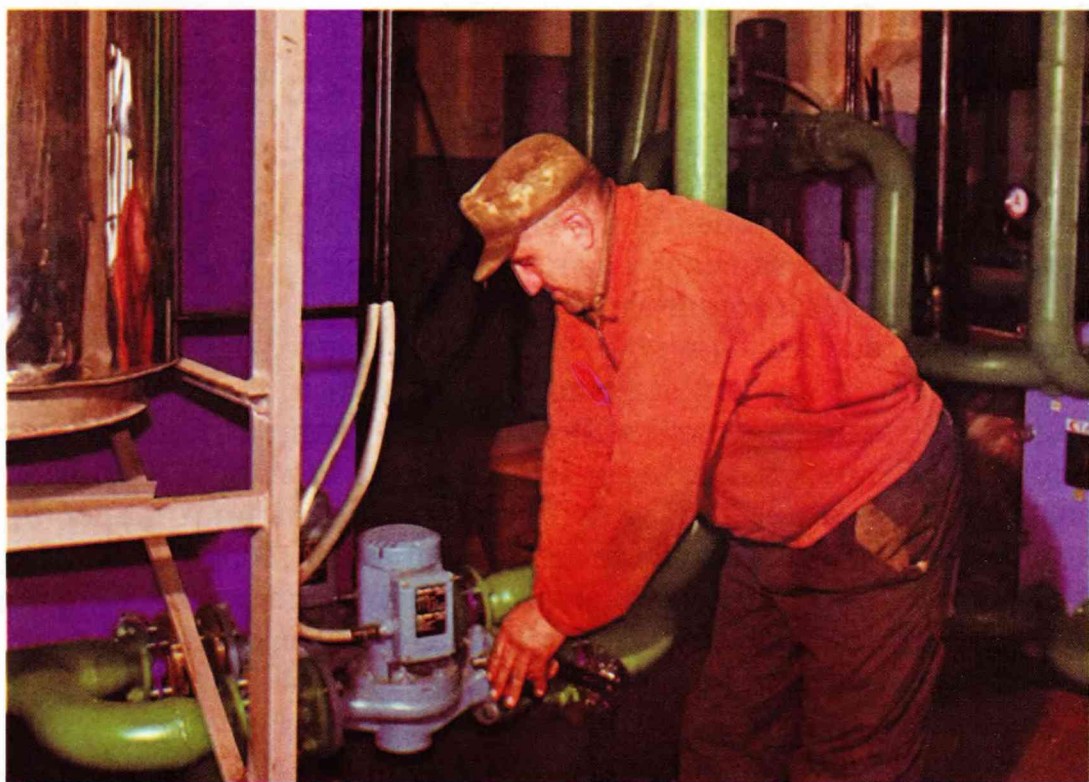
Комплекс робіт якісно виконують понад два десятки високопрофесійних робітників. Це – штукатури Микола Барабаш, Галина Загородня, Йосип Пупена, лісоруб Сергій Сова, облицювальник-плиточник Іван Каспрук, прибиральники виробничих, службових приміщень та територій Тетяна Кравчук, Наталія Курашкевич, Галина Шевчук, Олег Підлісний, Віталій Попик, двірники Леонід Іщук, Сергій Потягач, сторожі Василь Гершук, Анатолій Борис, Василь Банашко, Валентин Жучок.

Ремонтно-будівельна дільниця створена на базі колишнього управління капітального будівництва, що діяло з перших днів існування тролейбусного управління. Зокрема робітники





А.Попик, машиніст котельної установки





В.Жучок, сторож



О.Підлісний прибиральник територій



управління капітального будівництва брали участь у будівництві столярної дільниці і побутових приміщень (1980 р.), гаражів (1982 р.), диспетчерського пункту (1986 р.), їдальні (1989 р.).

Будували житло для своїх працівників. У 1986 р. побудовано житловий будинок на вул. Сковороди, 9/2, в зведено гуртожитки на вул. Сковороди, 9/3 (1988 р.), на вул. Перемоги, 6 (1989 р.) та на вул. Лікарняній (1996 р.).

Понад 26 років самовідданої праці віддав управлінню капітального будівництва його керівник Олександр Койфман.

Плідну будівничо-господарську діяльність О. Койфмана успішно продовжували начальник відділу будівництва Наталія Мазничевська, майстер ремонтної будівельної бригади Валентина Галянт та ін. Під їхнім керівництвом у 1995 році побудовано майстерню по ремонту рухомого складу, спортивний комплекс.

Сьогодні працівники ремонтно-господарської дільниці продовжують кращі трудові традиції своїх самовідданих попередників.

ОХОРОНА ПРАЦІ. ТЕХНІКА БЕЗПЕКИ



В.Ковтун, нач. відділу охорони праці

На підприємстві здійснюється комплекс заходів щодо забезпечення нормативів безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, підвищення рівня охорони праці, запобігання виробничого травматизму, професійних захворювань і аварій. З цією метою за результатами атестації робочих місць вживаються заходи для поліпшення умов праці, медичного обслуговування, оздоровлення працівників та надання їм відповідних пільг і компенсацій. Особлива увага приділяється проведенню необхідних робіт з температурного режиму, оновлення станочного парку, підйомних механізмів, інструментального комплексу в майстерні депо для покращення та умов праці робітників.

З метою покращення умов праці періодично проводяться експертизи технічного стану обладнання, машин, механізмів, споруд, будівель щодо їх безпечного використання.

Для покращення температурного режиму в цехах депо, інших структурних підрозділах запроваджено опалення котелень, які працюють на дровах. На підприємстві запроваджена система

управління охороною праці, нормативною основою СУОП є Конституція України, Закон України «Про охорону праці», Кодекс законів України про працю. СУОП забезпечує нерозривний зв'язок процесу виробництва з засобами щодо поліпшення безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, економічну зацікавленість директора підприємства та працюючих у підвищенні безпеки та поліпшення умов праці. Підготовку управлінських рішень здійснює відділ охорони праці у вигляді наказів директора підприємства.

В 1970 році відповідальним за охорону праці і техніку безпеки був назначений головний інженер підприємства Микола Кірільцев, в 1979 році на посаді інженера з охорони праці і техніки безпеки працював Олександр Калінічев. Багато років починаючи з 1989р. з початку інженером з охорони праці, а потім з 1994р. начальником відділу охорони праці до 2009р. працювала Ніна Скрильова, яка була грамотним фахівцем своєї справи. З 2009 по 2011 роки посаду начальника відділу охорони праці обімав Сергій Силка.

Контроль за забезпеченням безпечних умов роботи на підприємстві здійснює Служба охорони праці у складі начальника відділу Валентини Ковтун, яка з 1995р. працювала на посаді інженера з ОП, а з 2011р. начальником відділу, а також інженера Оксани Гарніцької та інженера з цивільної оборони Руслана Пашка.

З 1986 по 1999 роки слідувала за станом здоров'я працюючих на підприємстві, проводила передрейсові медичні огляди водіям транспортних засобів, надавала першу медичну допомогу фельшер Олена Харчук. П'ять років з 1999 року фельшером мед. пункту підприємства працювала Тетяна Дуда. З 2005р. контроль за проходженням попереднього (при прийнятті на роботу) медичного огляду працівників, які будуть зайняті на роботах з важкими, небезпечними, шкідливими умовами праці, та осіб до 21 року, організацію періодичних (протягом трудової діяльності) медичних оглядів, надання першої долікарняної допомоги, виконує фельшер Наталія Шевчук.

Як працівники медпункту проводять передрейсові та післярейсові медичні огляди, сліdkують за станом здоров'я водіїв транспортних засобів, надають першу долікарняну допомогу медичні сестри Людмила Шевчук, Світлана Косюк, Галина Лозова, Любов Радішевська, Ольга Кухар.

Виходячи з специфіки роботи працівників підприємства та піклуючись про їх самопочуття на підприємстві працює стоматологічний кабінет зубний лікар Алла Франчук. Багато років на підприємстві працювали зубні лікарі Олена Маркарська, Віталій Каширов.

До робіт, пов'язаних з рухом електричного транспорту, експлуатацією та ремонтом електроустановок, перебуванням на висоті, на проїзній частині



вулиць та інших робіт з підвищеною небезпекою допускаються особи віком не молодше 18 років (водії трамвая і тролейбуса – віком відповідно до вимог Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, які пройшли спеціальне навчання і перевірку знань відповідних нормативно-правових актів з охорони праці згідно з вимогами Типового положення про порядок проведення навчання і перевірку знань з питань охорони праці, затвердженого наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 26.01.2005 р. за № 15, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15.02.2005 р. за №231/10511 та мають відповідні посвідчення. Водії тролейбуса мають посвідчення на право керування рухомим складом відповідної категорії, а також пройшли відповідні медичні огляди та не мають протипоказань за станом здоров'я.

Працівники Хмельницького тролейбуса, що безпосередньо пов'язані з експлуатацією, технічним обслуговуванням і ремонтом електроустановок (тягових підстанцій, контактних і кабельних мереж, обладнань сигналізації, управління рухом, зв'язку, електрифікованого технологічного устаткування) допускаються до роботи з дотриманням цих Правил, НПАОП 60.2-1.01-06, ПТЕ ЕС, НПАОП 40.1-1.21-98 та інших нормативно-правових актів, що стосуються їх функціональних обов'язків, проходження стажування, складання іспитів, та присвоєння відповідної кваліфікаційної групи з електробезпеки.

Працівники, під час прийняття на роботу та періодично, проходять на підприємстві інструктажі з питань охорони праці, надання домедичної допомоги потерпілим від нещасних випадків, а також з правил поведінки та дій при виникненні аварійних ситуацій, пожеж і стихійних лих відповідно до вимог НПАОП 0.00-4.12-05.

У цехах та на ділянках на видних місцях вивішені правила внутрішнього трудового розпорядку, інструкції з охорони праці, виробничої санітарії та засоби протипожежного захисту, а також схема аварійної евакуації.

ВИРОБНИЧО-ТЕХНІЧНИЙ ВІДДІЛ

Виробничо-технічний відділ, що працює під керівництвом молодого, енергійного, комунікабельного інженера **Євгенія Головишина**.

Завдання виробничо-технічного відділу полягає в розробці і реалізації організаційно-технічних заходів, спрямованих на покращення організації виробництва, механізацію трудомістких процесів, забезпечення підвищення продуктивності праці, економії енергетичних, матеріальних, паливно-мастильних та інших ресурсів та контролю за їх використанням.





Продуктивну роботу виробничо-технічного відділу виконують інженер з комп'ютерних технологій Володимир Заузолков, інженер Едуард Белкот, контрольний майстер Олександр Пайонк.

Відповідно до Законів України «Проміський електричний транспорт» та «Про дорожній рух» виробничо-технічний відділ здійснює державний контроль за технічним станом об'єктів Хмельницького тролейбуса. Для належної експлуатації тролейбусів з пасажирами цей структурний підрозділ забезпечує:

- пошук і запровадження у виробництво новинок галузевої науково-технічної інформації;
- створення необхідних запасів запасних частин, матеріалів, інструменту тощо;

– розроблення графіків руху, інструкцій з експлуатації, технологічних карт тощо;

- підготовку працівників до експлуатації об'єктів;
- проведення пробної експлуатації ліній, систем та обладнання.

Працівники відділу проводять періодичні огляди та експертизи технічного стану обладнання, машин, механізмів, споруд, будівель щодо їх безпечного використання.

З великою повагою в колективі підприємства згадують ветеранів виробничо-технічного відділу Володимира Кушніра, Володимира Огородніка, Григорія Штогріна, Василя Лосюка.

ВІДДІЛ МАТЕРІАЛЬНО ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ І КОМПЛЕКТАЦІЇ

Одним із перших підрозділів новоутвореного тролейбусного управління 1970 р. був відділ матеріально-технічного постачання. Крім запасних деталей відділ посилено працював над забезпеченням будівельних матеріалів для будівництва житлових будинків і гуртожитку. За участі цього структурного підрозділу будувалися житлові будинки, гуртожиток, столярна дільниця, побутові приміщення, диспетчерський пункт, їдальня, спортивний комплекс.

З великою повагою в колективі згадують першого начальника відділу постачання Володимира Красільнікова, ветеранів відділу Віктора Пономарен-



ка, Людмилу Сальнікову, Михайла Бареха, Валентина Муратова, Анатолія Вербицького, Леоніда Іваненка, Миколу Рибак, Миколу Козака, Олександра Сливу, Миколу Пріщепу, Володимира Полугара. Першим завскладом був Андрій Шарідота, згодом Поліна Владико.

Упродовж більше двох десятиріч років відділ матеріально-технічного забезпечення і комплектації очолює досвідчений організатор і талановитий господарник **Федір Процюк**. Після закінчення Красилівського ПТУ та служби в ракетних військах Ф. Процюк працював токарем на Красилівському агрегатному заводі. В 1984 р. закінчив курси водіїв тролейбуса, зарекомендувавши себе сумлінним, дисциплінованим, уважним водієм. Молодого здібного організатора призначили директором бази відпочинку в с. Головчинцях. На базі відпочивали та оздоровлювались працівники зі своїми сім'ями та дітьми підприємства. Федір Процюк має прекрасні людські якості, бере активну участь в житті підприємства, організовує поїздки в Карпати, займається спортом (грає у футбол).

Керівник відділу матеріально-технічного забезпечення і комплектації Ф. Процюк спільно з іншими підрозділами визначає їхні потреби в матеріально-технічних ресурсах.

Організовує забезпечення підприємства всіма необхідними для виробничої діяльності матеріальними ресурсами необхідної якості і їх раціональне використання з метою скорочення витрат виробництва й одержання максимального прибутку. Для цього Ф. Процюк вивчає оптові і роздрібні ціни з оперативної маркетингової інформації і рекламних матеріалів про пропозиції дрібнооптових магазинів і оптових ярмарок та вишукує найбільш раціональні та вигідні пропозиції щодо придбання матеріалів і комплектуючих за заявками депо та інших підрозділів підприємства.

Сьогодні відділ матеріально-технічного забезпечення і комплектації, як ні коли раніше, малочисельний – всього 3 працівники.

Це ветеран підприємства, завідувач центральним складом з 1975 року

Катерина Яворська.

Її піввіковий трудовий стаж починається з першого дня створення тролейбусного управління, де вона працювала кондуктором тролейбуса.

З 2000 р. вантажником на центральному складі працює досвідчений, справедливий працівник Юрій Черноокій.



*Катерина Яворська,
завідувач центральним складом*



ПЛАНОВО-ЕКОНОМІЧНИЙ ВІДДІЛ

На підприємстві важливе значення має економічна політика, що визначає різні напрямки організації успішної підприємницької діяльності.

Блок фінансово-економічних питань успішно вирішує заступник директора підприємства **Оксана Вовк** (нар. 07.02.1962 р. в м.Хмельницькому. Освіту інженера-економіста здобула в Хмельницькому інституті побутового обслуговування (1984). На посаді заступника директора з економіки з 15 жовтня 2008 р.)



Планово-економічна служба за всі 50 років підприємства завжди стояла на передових етапах його розвитку. Першими керівниками планово-економічного відділу були Малиновська Н. Т. (1970-1975), Ковшова І. В. (1975-1976), Липкань Н. Н. (1976-1978), Мушинська М. Б. (1978-1993), Білик М. М. (1993-2001), Ковшова І. В. (2001-2002), ст. економістами – Ковшова І.В. (1972 р.),. Після реорганізації 1988 р. заступником начальника відділу стала Шинкарук О. В., економістом з праці Петрова А. І., нормувальником Чорна В. І. В 1991 р. штат відділу зріс до 6 осіб. Згодом відділ очолювали Марія Білик (з 1993 р.), Ірина Ковшова (з 2001 р.). В різний час у відділі працювали Якімова А.Ф., Брегідер С.М., Чернілевська Г.І., Чернілевська Д.П., Лобода Г.Б та ін.

З 2002 р. планово-економічний відділ очолює **Валерій Сигін**. Під його керівництвом працюють високопрофесійні економісти Галина Лобода і Юлія Бохонська. Основним завданням планово-економічного відділу є економічне планування спрямоване на оптимальне використання наявних резервів виробництва з метою досягнення найбільш економічної ефективності організації прибуткової діяльності. Аналізуючи господарську діяльність підприємства, працівники відділу здійснюють планування основних техніко-економічних показників, розробляють оптимальний штатний розпис та положення про оплату праці, забезпечують відповідну статистичну звітність.

Економісти підприємства впливають на унормування економічної діяльності підприємства. Враховуючи думку громадськості коригуються схеми тролейбусних і автобусних маршрутів,





здійснюються заходи з підвищення рівня і якості транспортних послуг. За розробленими планово-економічний відділом обґрунтуваннями рішенням виконавчого комітету Хмельницької міської ради № 149 від 23.02.2017 р.) затверджено перелік платних послуг, що надаються КП «Електротранс», зокрема:

- нерегулярні перевезення пасажирів на міських маршрутах тролейбусами та автобусами;
- харчування в їдальні;
- зовнішня реклама на тролейбусах;
- внутрішня реклама в тролейбусах;
- виготовлення дровоколу;
- шліфування колінвалів двигунів тракторів, спецтранспорту та легкових автомобілів;
- поклейка автокамер;

Послуги служби енергогосподарства, а саме:

- випробування електрозахисних засобів;
- супроводження негабаритного вантажу;
- вимірювання: опору заземлюючих пристроїв; ізоляції електропроводки; опору ізоляції переносного електроінструмента; опору ізоляції електродвигуна; опору ґрунту; петлі «Фаза-нуль»;
- трасування КЛ-10/ 0,4 кВ;
- складання паспорта на контур заземлення;
- випробування: кабелю/розрядно-



го устрою; силових трансформаторів; масляного вимикача 6-10 кВ; трансформаторного масла; вентильного розрядника 1-10 кВ.

Правила користування міським електротранспортом у м.Хмельницькому регулюються рішенням міськвиконкому від 29.06. 2017. за № 451. Цим документом визначено порядок проїзду і його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів на період надання транспортних послуг

Розглянувши клопотання Хмельницького комунального підприємства «Електротранс» міськвиконком рішенням від 25.04.2019 № 381 затвердив коефіцієнт співвідношення безплатних та платних пасажирів на міських тролейбусних маршрутах в розмірі 2,889.

На Хмельницькому тролейбусі впроваджуються нові технічні засоби та системи для збору плати за проїзд, обліку пасажирів, що користуються послугами з перевезень тролейбусами, насамперед пасажирів, що мають пільговий проїзд. Однак, актуальною економічною проблемою було і залишається повне відшкодування з міського бюджету витрат підприємства від пільгових перевезень окремих категорій громадян, встановлених чинним законодавством або рішеннями міської ради.



БУХГАЛТЕРІЯ



Каськова Ганна Станіславівна

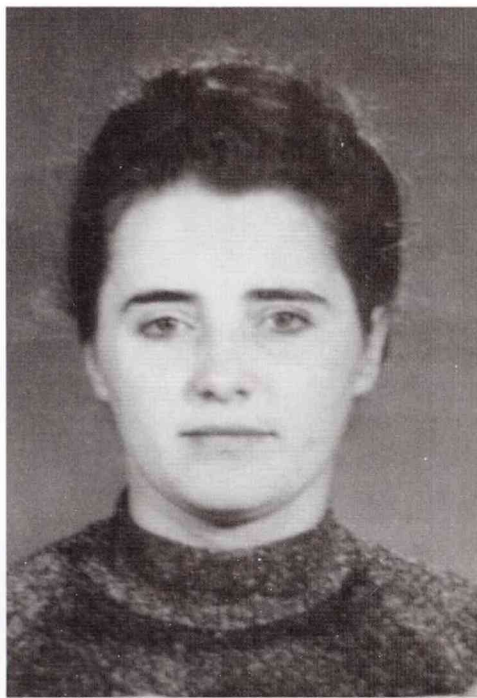
Бухгалтерія підприємства Хмельницького тролейбуса, дотримуючись єдиних методологічних засад встановлених Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» та з урахуванням особливостей діяльності підприємства, здійснює організацію бухгалтерського обліку, забезпечує складання і подання у встановлені законом терміни фінансової, податкової, статистичної та інших форм звітності.

Першим старшим бухгалтером з 18.11.1970 р. до 22.08.1975 р. була Каськова Ганна Станіславівна.

Понад 17 років (1982-1999 рр.) посаду головного бухгалтера обіймала досвідчений фінансист Сікомаз Марія Іванівна.

Бухгалтерія підприємства здійснює контроль за раціональним і економним використанням матеріальних, трудових і фінансових ресурсів з метою виявлення внутрішньогосподарських резервів, зниження собівартості продукції запобігання втратам і непродуктивним витратам. Забезпечує складання на основі даних бухгалтерського обліку про фінансовий стан, результати діяльності та ух коштів підприємства.

З 2011 року на посаді головного бухгалтера КП «Електротранс» працює **Олег Леонов** (нар. 28.12.1959 р. в м.Львові. В 1981 році закінчив Ярославське вище військово-фінансове училище імені генерала Хрульова, отримав фах економіста-фінансиста).

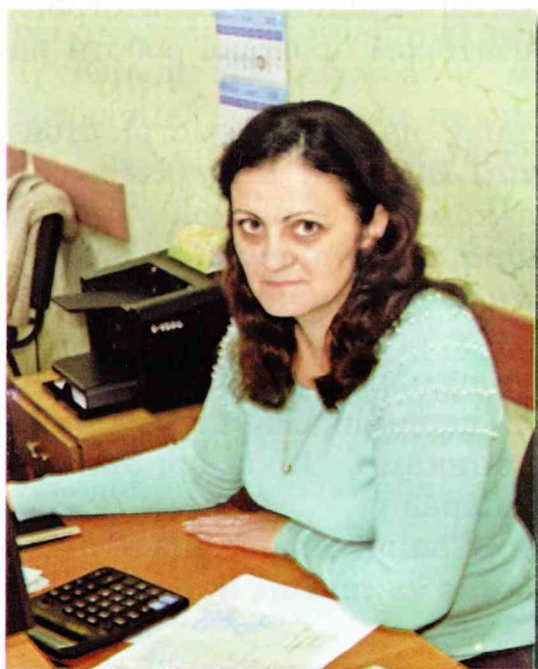


Сікомаз Марія Іванівна

Бухгалтерія забезпечує комплексну організацію та статистичний аналіз господарсько-фінансової діяльності підприємства, контролює витрачан-



Олег Леонов,
головний бухгалтер КП «Електротранс»



ня коштів з метою підвищення ефективності виробництва, послідовного здійснення режиму економії.

Заступник головного бухгалтера Наталія Касьянова здійснює аналіз і контроль за станом і результатами господарської діяльності. Веде облік грошових коштів, товарно-матеріальних цінностей, основних фондів і своєчасне відображення на відповідних бухгалтерських рахунках операцій, пов'язаних з їх рухом.

Бухгалтер Марія Трофанюк складає звітні калькуляції собівартості готової продукції (виконуваних робіт і послуг).

Рух матеріальних цінностей облікують бухгалтер – ветеран підприємства з 1974 р. Лілія Мазур і бухгалтер Наталія Мазур.

Касові операції проводить бухгалтер Людмила Трофанюк.

Упродовж 20 років нарахування заробітної плати здійснює бухгалтер Наталія Тонкошкура (на фото).

Після впровадження в 2004 році Закону України «Про міський електричний транспорт», де були визначені правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування міського електричного транспорту, намітилась тенденція до покращення фінансово-економічного стану Хмельницького тролейбуса. Проте невиконання планових зобов'язань по виплаті субвенцій з державного бюджету, що характеризувалися нерегулярністю, як місячних так і річних виплат, в певній мірі стримувало активний фінансово-економічний розвиток підприємства.

ЮРИДИЧНА СЛУЖБА

Діяльність юридичної служби на підприємстві складна та багатогранна. Юридична служба є безпосереднім організатором правової роботи на підприємстві.

Біля витоків створення юридичного відділу на підприємстві стояли досвідчені «буквоїди», такі як **Заславський Віктор, Шрубківський Станіслав**. У 2010 році долучилась молода команда юрисконсультів у складі **Ковтун Інни, Катриченка Олександра, Воронцова Миколи**.

Сьогодні юридичну службу очолює **Олександр Катриченко**.

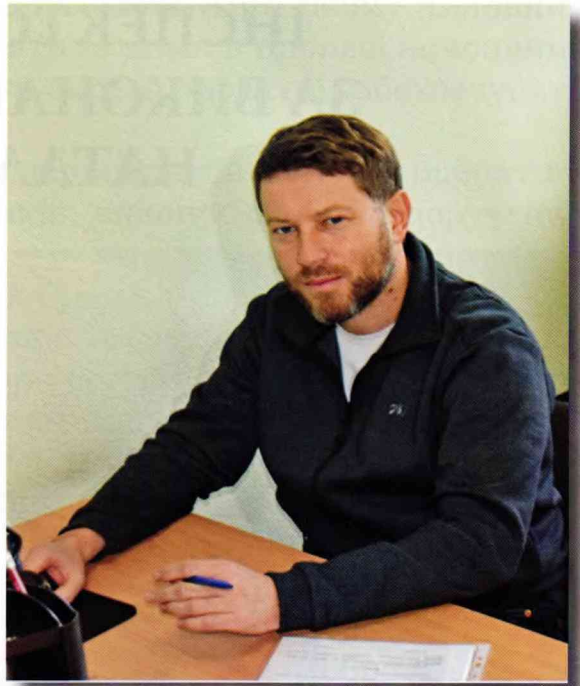
Юридичний відділ - є складовою апарату й основним структурним підрозділом, який організовує діяльність у виконанні норм чинного законодавства керівниками структурних підрозділів, працівниками. Така організація полягає насамперед у:

- інформуванні працівників щодо законодавства та правил його застосування;
- наданні консультацій;



- контролі за правовими актами, що видаються на підприємстві;
- розробці заходів, які б попереджали правопорушення на підприємстві;
- заходах щодо поновлення прав та законних інтересів підприємства.

Але основним завданням юридичної діяльності О. Катриченка є організація правової роботи, спрямованої на правильне застосування, дотримання вимог законодавства, інших нормативних актів підприємством, його керівництвом та працівниками під час виконання покладених на них завдань і функціональних обов'язків. Він подає керівникові підприємства пропозиції щодо вирішення правових питань, пов'язаних з виробничою діяльністю, розробляє і бере участь



у розробленні проектів актів та інших документів з питань діяльності. Не менш важливою функцією юрисконсульта О. Катриченка є участь у перевірках, проведених на підприємстві державними контрольно-наглядовими органами з метою правового контролю за дотриманням процесуальних дій перевіряючих, обґрунтованості і правильності висновків перевіряючих, оформлення результатів перевірок і складання

Особливе місце в діяльності юридичної служби посідає договірно-правова робота, оскільки кінцевою метою діяльності будь-якого суб'єкта господарювання є виконання виробничої програми з найменшими витратами ресурсів і отримання максимального прибутку, що прямо залежить від виконання договірних зобов'язань перед контрагентами.

Юридична служба з метою правового забезпечення виконання договірних зобов'язань повинна:

- забезпечувати законність документів правового характеру з питань договірної роботи;
- організовувати разом з іншими структурними підрозділами договірну роботу;
- брати участь в укладанні господарських договорів;
- брати участь у забезпеченні правовими засобами контролю за виконанням договорів;
- роз'яснювати чинне законодавство з питань укладання та виконання договорів;
- аналізувати практику договірної роботи.



ІНСПЕКТОР З КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ ДОРУЧЕНЬ НАТАЛІЯ ГУРСЬКА



Н. Гурська

Інспектор з контролю за виконанням доручень Наталія Гурська здійснює контроль за своєчасним виконанням наказів, доручень і розпоряджень директора підприємства. Перевіряє відповідність проектів наказів і розпоряджень, які готуються на підприємстві, керівним та нормативним документам, за якими вони видаються. Заповнює контрольні картки і веде картотеки обліку наказів, розпоряджень та інших документів, а також доручень, які потребують контролю за їх виконанням. Інспектор Н. Гурська веде оперативний облік проходження документів. Визначає причини несвоєчасного виконання доручень, інформує керівника підприємства про стан їх виконання.

Саме такий надійний і відповідальний працівник, здатний брати на себе поточні організаційно-контрольні та інформаційні обов'язки й вирішення стандартних буденних проблем має директор «Електротрансу» в особі Гурської Наталії. У певному сенсі інспектор Наталія Гурська – це не стільки офіційний «посадовець», скільки «особливий чиновник» та високопрофесійний помічник директора, а ще «довірена особа» членів колективу підприємства.

Адже відомо, що посади такої категорії посадових осіб підприємств наразі є одними з брендових й найбільш запитуваних роботодавцями на ринку праці. Дуальність позицій так званих «правих рук» топ-управлінців характеризується вимогами до них бути одночасно дисциплінованими й винахідливими, діяти регламентовано й креативно. При цьому, в значній мірі самостійно вирішувати усі рекомендації та поставлені завдання керівника.

Інспектор Н. Гурська, досконало володіючи базовим набором професійних знань і вмінь, має високу морально-етичну культуру, розвинене почуття відповідальності, відданість корпо-



ративним інтересам, доброзичливість і тактовність. При цьому чиновник Наталія Гурська поєднує здатність управляти людьми в процесі виконання рішень і доручень керівника, координувати окремі проекти, забезпечувати комунікацію свого «шефа».

Інспектор Гурська забезпечує прийом відвідувачів, сприяє оперативному розгляду заяв і пропозицій працівників, виконує особисті доручення директора.

Серед основних обов'язків інспектора Н. Гурської досить відповідальним є інформаційно-документальне забезпечення. Це, насамперед, скрупульозне ведення діловодства й забезпечення схоронності документів, організація і контроль за вчасним і якісним виконанням документів, реалізація доручень директора у структурних підрозділах, підготовка проектів документів, обґрунтованих рішень (або відповідей) тощо. «Святая-святих» інспекторсько-канцеляриста Гурської – контроль виконання працівниками підприємства виданих наказів і розпоряджень, а також дотримання термінів виконання доручень керівника підприємства.

А ще Наталію Гурську виділяють чудові особисті риси доброзичливості і щирого довірливого спілкування з колегами. Її щира відкритість у стосунках з людьми позначена взаємною повагою оточуючих.

Саме тому особистість інспектора Наталії Гурської поважно шанована в колективі Хмельницького тролейбуса.

ПРОФСПІЛКОВА ОРГАНІЗАЦІЯ

Важливе значення в житті трудового колективу ХКП «Електротранс» відіграє профспілкova організація, яка об'єднує 460 її членів. З 2011 року профспілку підприємства очолює **Анатолій Прокопович Глазюк** – людина слова.

Якщо пообіцяє, нагадувати не потрібно: прийде і повідомить про прийняте рішення. Вражає його тонке почуття гумору та вміння розрядити, здавалося б, найскладнішу напружену ситуацію.

Анатолій Глазюк продовжив славні традиції хмельницьких тролейбусників, започатковані його попередниками.

Першим головою профкому був Д'яченко Василь Григорович, Згодом на протязі 50 років головами профкому були:

- Зеленухін Борис Іванович;
- Клименко Анатолій Григорович;
- Кухар Євген Миронович;
- Пугачев Андрій Васильович;
- Рибак Михайло Іванович;
- Божок Олександр Іванович;
- Скрильова Ніна Олексіївна;
- Жирновий Володимир Ілліч;
- Пастухов Микола Петрович.





Упродовж п'яти останніх років профспілковий рух в колективі очолював профспілковий комітет у складі 11 осіб, зокрема: голова профкому Анатолій Глазюк і члени профкому Володимир Бабич, Микола Васильчук, Тетяна Жевель, Олена Задко, Надія Остапюк, Василь Пасічник, Сергій Попадін, Володимир Смаковус, Олексій Трачук, Любов Цюренко. Профком, дотримуючись принципу соціального партнерства, був і залишається гарантом соціально-економічного захисту працівників, справедливих відносин між адміністрацією і працівниками.

Профспілковий комітет усіляко сприяв стабільній роботі підприємства, підвищенню ефективності його діяльності як основного джерела добробуту сторін. Враховуючи, що ситуація в колективі контролювана, профспілковий комітет за останні роки не вдавався до проведення акцій протесту, ініціювання колективного спору. Необхідності в цьому не було.

В числі своїх головних завдань профком вбачає в захисті прав та інтересів працівників, турботу про покращення умов їх праці і побуту. Профспілкова організація бере безпосередню участь в розробці стандартів безпеки праці, правил і норм охорони праці. За останні роки на підприємстві проведена значна робота щодо поліпшення умов праці працівників колективу, зокрема здійснено:

- комплекс робіт по механізації трудомістких і шкідливих процесів в майстерні, автогосподарстві, службі електрогосподарства;
- реконструкцію системи опалення і заміну газового опалення на дров'яне;
- удосконалення засобів техніки безпеки;
- ремонт санітарно-побутових приміщень.

За окремим графіком організовано перевезення працівників до місця роботи і додому.

Організація робіт на всіх ділянках в підрозділах, графіки роботи, змінності, тривалості роботи матерів, охорона і оплата праці, розподіл фонду матеріального заохочення, підвищення розрядності, класності – всі ці питання знаходяться під постійним контролем профкому. При цьому, профком першочергове завдання вбачає в розвитку

трудової активності і мобілізації всіх членів профспілки на виконання виробничих завдань, підвищення якості та ритмічності роботи тролейбусів,



свідомого дотримання трудової, виробничої і транспортної дисципліни.

З метою регулювання соціально-економічних і трудових відносин та узгодження інтересів керівництва підприємства «Електротранс» і працівників з 03.08.2017 року діє Колективний договір на 2017-2021 роки між адміністрацією (директор Паламарчук В. А) і профспілковою організацією (голова ПК Глазюк А. П.). Колективним договором передбачено спільними зусиллями сприяти стабільній роботі підприємства, підвищенню ефективності його діяльності. При цьому діяльність профспілки спрямована на підвищення ефективності усієї роботи: правильній експлуатації, збереженню та раціональному використанню техніки, обладнання, інструментів, матеріалів, енергоресурсів, зміцненню трудової дисципліни. Профком контролює додержання законодавства з питань зайнятості, вивільнення, навчання та перекваліфікації, режиму робочого часу і відпочинку, преміювання працівників. Так, наприклад, за 5 років із 31 працівника – порушника дисципліни, поданого адміністрацією на узгодження профкому на звільнення – профком не погодив. І, як показав час, це було правильне рішення – дрібні порушення були виправлені, а «порушники» добивалися непоганих результатів у роботі.

Профком узгоджує з адміністрацією питання форм і систем оплати праці, розцінок, тарифних сіток, схем посадових окладів, умов запровадження та розмірів надбавок, доплат, премій, винагород та інших заохочувальних заходів. Здійснює контроль за правильним нарахуванням і своєчасною та повною виплатою допомоги працівникам за рахунок коштів Фонду соціального страхування з тимчасової втрати працездатності. Виділялись кошти із профспілкового бюджету на культурно-масову та спортивно-оздоровчу роботу. Більшість коштів профспілкових внесків йде на виплату матеріальної допомоги членам профспілки.

Підвищилась культура виробництва: робочі ділянки обладнано відповідно до санітарних норм, облаштовані кімнати для відпочинку водіїв тролейбусів та харчування працівників на території підприємства. Щоденно роботу ідально організовує завідувачка Жанна Балюк, кухар Ніла Заводяна, касир Людмила Чехман, технічний працівник Людмила Шевчук. Крім обслуговування працівників підприємства комплексні обіди відпускаються стороннім відвідувачам, а також щоденно обслуговується до 50 людей з обмеженими можливостями та осіб без постійного місця проживання.

На жаль, сьогодні існує проблема нестачі кадрів. Тож перше, що хочуть на підприємстві – забезпечити комфортні і матеріально вигідні умови праці. Велике значення для збільшення тарифної ставки та загалом поліпшення соціального становища працівників підприємства мала Галузева угода підписана 28.08.2019 року між Міністерством інфраструктури України та Центральним комітетом профспілки працівників житлово-ко-



мунального господарства, місцевої промисловості та побутового обслуговування населення України на 2019-2021 роки. У вирішенні соціальних проблем профком Хмельницького тролейбуса тісно взаємодіє з обласною профспілкою працівників житлово-комунального господарства і головою її обласного комітету Миколою Шафінським.

Профком вважає, що якісне забезпечення кадрового персоналу відповідно до штатного розпису підприємств в значній мірі залежить від організації ефективного стимулювання діяльності працівників. За договорами будівництва отримано від забудовників та розподілено працівникам підприємства 26 квартир. А до кінця поточного року ще 20 сімей працівників підприємства отримають безкоштовно ордери на квартири.

Для проживання одиноких працівників Хмельницького тролейбусу збудовано і діє гуртожиток по вул. Перемоги, 6. В гуртожитку проведені ремонти, оновлено меблі, постільна білизна.

Гуртожиток по вул. Перемоги, 6 на 232 місця введений в експлуатацію рішенням міськвиконкому від 30.06.1989 р. №148-И, в якому в основному жили водії і кондуктори. Рішенням тринадцятої сесії міської ради №11 від 25.11.2009 р. надано дозвіл на приватизацію житла для малосімейних зі збереженням статусу «гуртожиток».

Мешканці гуртожитку з вдячністю згадують авторитетного коменданта Матушак Євгенію Савеліївну, яка очолювала дружний колектив чергових, прибиральниць, паспортиста, двірника та електрика і була для мешканців другом і наставником. Гуртожиток завжди був одним з кращих гуртожитків міста.

Про забезпечення комфортного порядку і високої культури проживання мешканців гуртожитку з 1996 р. піклується завідувач Ніна Солтик.

Директор підприємства Віктор Паламарчук теж підтримує профком, вважаючи, що іншої альтернативи для стабілізації кадрового потенціалу – як платити гідну заробітну плату в першу чергу водіям та іншим категоріям, немає. Тому суттєвий ріст на 15% заробітної плати в першу чергу людям робітничих професій було закріплено у галузевій угоді, вперше в Україні впровадженій на Хмельницькому тролейбусі в березні 2020 року. *Водії при місячній нормі у 165 годин отримували до 8 тис. гривень. Сумісники – 12 тисяч.* Отже, якщо раніше водій отримував 16 тис. гривень, то після підвищення отримує 18,5 на руки. А кондуктор – 11-12 тис. гривень. А деякі водії мають 16 і навіть понад 20 тис. гривень. Тобто, водій першого класу (а таких на підприємстві більше половини) має нарахування 20 і більше тис. грн. у місяць. Після збільшення зарплати на підприємство почали повертатись досвідчені водії, які раніше звільнились через низьку зарплату.

До складу комісії з питань охорони праці входять члени профкому: Анатолій Глазюк, Олексій Трачук, Володимир Бабич, серед них Володимир

Горбатюк, Василь Дзюба, Олександр Волошин, Анатолій Мостовий, Олександр Добровольський, Людмила Попадин та інші, які беруть участь в комісії з атестації робочих місць за умовами праці і слідкують за виконанням її рішень.

На підприємстві з урахуванням вимог нормативних актів про охорону праці 102 працюючих з відповідних категорії професій і посад безоплатно забезпечуються спеціальним одягом (взуттям, засобами індивідуального захисту тощо). Працівникам, працюючим на шкідливих роботах і професіях видається молоко або інші рівноцінні продукти.

Щорічна додаткова відпустка (на 3,4, 5 календарних днів) надається працівникам 32 посад з ненормованим робочим днем.

Додаткову щорічну відпустку за роботу із шкідливими і важкими умовами праці отримують працівники 20 професій і посад від 1 до 7 календарних днів. За особливий характер роботи додаткові відпустки отримують водії тролейбусів і автотранспорту, електромонтери, слюсарі аварійно-відновлювальних робіт, прибиральники виробничих приміщень, загальних вбиральних і санвузлів).

Працівники Хмельницького тролейбуса мають значні соціальні гарантії та пільги, соціально-побутове, медичне, культурне обслуговування та відпочинок. На підприємстві для медичного обслуговування працівників діє медичний пункт під керівництвом Валентини Ковтун.

У медичному пункті працюють досвідчені: фельдшер Наталія Шевчук, медичні сестри Світлана Косюк, Ольга Кухар, Галина Лозова, Любов Радішевська і Людмила Шевчук.

Вони регулярно проводять медичні обстеження працівників, надають первинну медичну допомогу. Здійснюють щоденне обстеження стану здоров'я водіїв перед виїздом на лінію (артеріальний тиск, наявність алкоголю). У стоматологічному кабінеті лікування проводить лікар Алла Паламарчук. В результаті вжитих заходів по покращенню санітарного стану і санітарно-просвітницької роботи до мінімуму зведені показники захворювань.

Оздоровленню працівників сприяють фізкультурно-спортивні заходи, що проводяться в просторому спортзалі. Зокрема, футбольна команда Хмельницького тролейбуса посідає провідне місце в командному заліку спортивних змагань міста.



Підвищувалась культура виробництва: робочі ділянки обладнано відповідно до санітарних норм, облаштовані кімнати для відпочинку водіїв тролейбусів та харчування працівників на території підприємства. Щоденно роботу їдальні організовує завідувачка Жанна Балюк, кухарі Ніна Заводяна, касир Людмила Чехман, технічний працівник Людмила Шевчук.



Крім обслуговування працівників підприємства комплексні обіди надаються стороннім відвідувачам, а також щоденно обслуговується до 50 людей з обмеженими можливостями та людей без постійного місця проживання.

В колективі Хмельницького тролейбуса з ініціативи профспілкового комітету щорічно відзначається професійне свято – День працівника житлово-комунального господарства.

На святі вшановуються ветерани і передовики підприємства, нагороджуються цінними подарунками, грошовими преміями, почесними грамотами. Працівниками, які відпрацювали на підприємстві 15 років та досягли хороших показників у своїй роботі та громадській діяльності присвоюється звання «Ветеран підприємства» і вручається одноразова грошова винагорода до 300 грн.

Так, на професійному святі ювілейного 2020 року на Дошку пошани підприємства занесені фотографії кращих із кращих передовиків структурних підрозділів: водіїв тролейбусів Василя Цимбала, Анатолія Галкіна, Миколи Васильчука, водія автотранспортних засобів



Валерія Данилюка, кондукторів громадського транспорту Віри Грисик, Алли Садовської, Ганни Ковальчук, слюсаря з ремонту рухомого складу Миколи Холоденка, електромонтера тягової підстанції Лідія Грицина, коменданта гуртожитку Ніни Солтик, електрозварника ручного зварювання Вітюка Віталія Володимировича.

Почесного звання «Ветеран підприємства» удостоєні: бухгалтер Людмила Трофанюк, кондуктор громадського транспорту Галина Дунець, начальник маршруту міського транспорту Алла Білик, водії тролейбуса Анжела Калініченко, Олександр Жевилюк, Руслан Казьмірчук, прибиральники виробничих приміщень Ольга Темчишина і Галина Кухар, електромонтер контактної мережі Роман Доматевич, фельдшер Наталія Шевчук, касир Галина Попова.

На всіх етапах піввікової історії підприємства профспілкова організація вносила свій вагомий вклад у його розвиток і організацію тролейбусного руху в Хмельницькому. З утворенням тролейбусного управління в 1970 року профком очолив Василь Д'яченко. Працюючи у співдружності з адміністрацією тролейбусного управління проводилась велика робота по будівництву тролейбусних ліній, тягових підстанцій, спорудженню виробничих приміщень. Завдячуючи керівництву та профкому підприємства було багато зроблено для покращення умов праці, побуту і відпочинку працівників.

Колектив працював з патріотичним ентузіазмом. В той період на належному рівні було організовано індивідуальне та колективне соціалістичне змагання серед робітників та ІТР. Запроваджувався бригадний метод змагання за присвоєння звання «Кращий маршрут», «Краща ремонтна бригада», «Кращий колектив». За досягнення вищих виробничих показників в соцзмаганні у 80-х роках Олександр Ковальчук, Петро Донюк, Василь Мельник, Євдокія Будник, Володимир Лужняк, Емілія Корчинська, Олексій Фіщук, Ганна Першакова, Анатолій Прокопчук, Марія Тимчук, Людмила Ковальчук визнанні ударниками праці з врученням свідоцтва і грошової премії.

Кращі працівники, передовики виробництва, занесені на Дошку Пошани і в Книгу Пошани в 1970-80-х роках: Іван Лаврентьев, Володимир Павлов, Олександр Барановський, Кузьма Сабанський, Надія Тейкіна, Наталія Левчук, Віталій Атаман, Ольга Сильченко, Павло Кочин, Михайло Чернишин, Володимир Когас, Михайло Гресь, Юрій Карасьов, Михайло Остапчук, Богдан Маркевич, Микола Римар та ін..

Як згадують працівники тролейбусного підприємства Петро Корчевний, Станіслав Сурков, Галина Алексєєва, Катерина Яворська розвивались шефські зв'язки з сільськогосподарськими колективами області. Кожний рік працівники тролейбусного управління брали участь в збиранні врожаю картоплі, цукрових





В.Герщук, водій, учасник бойових дій

буряків, кукурудзи, капусти, заготовляли зелений корм для худоби тощо. На колгоспних полях працювало по 30-40 робітників і службовців тролейбусного підприємства.

На підприємстві був свій духовий оркестр, який брав участь у заходах, що проводились в колективі і в місті.

Профком виділяв робітникам путівки в будинки відпочинку, санаторії, пансіонати, туристичні путівки, в тому числі за кордон, за пільговими цінами, дітям робітників – путівки в піонерський табір.

Головним завданням профорганізації завжди залишалась турбота про людей. Скажімо, в пору перебоїв з постачанням і дефіциту товарів профком впритул займався їх

забезпеченням. Для працівників підприємства і ветеранів були завезені і реалізовані за цінами нижчими ринкових картопля, цукор, мука, а також промислові товари (килими, одяг, трикотаж тощо).

Працюючи в складних політичних і фінансових умовах профком не допустив в епоху «приватизації» роздерибанити по частинах тролейбусне господарство, його багатий технічний потенціал.

В 2001 р. почало катастрофічно погіршуватися і так важке фінансове становище підприємства. Колектив, його керівник Олександр Солтик, профком прикладали максимум зусиль, аби самостійно справитися з численними проблемами, вживали екстрених заходів для стабілізації ситуації. Але ні в міській, ні в обласній казні коштів не було. Тому навіть за виконану роботу по перевезенню пільгових категорій пасажирів підприємству і людям не виплачували кошти, але робітники були забезпечені спецодягом і взуттям менше ніж на половину.

Невиплати заробітної плати привели до масового звільнення кваліфікованих працівників, недокомплект складав більше 100 чол. Накопичений за ці роки борг підприємства за електроенергію перевищив мільйонні суми гривень.

Профком на своїх засіданнях обговорював фінансові проблеми, готував листи і направляв звернення до депутатів міської і обласної рад, у вищі профспілкові органи.

Тепер традиційно не обділені увагою воїни-інтернаціоналісти Михайло Вернюк, Василь Герщук, Іван Зуцен, Віктор Коляновський, Франц Кор-



чинський, Дмитро Прощук, Віктор Черній.

Для них щорічно в День виведення радянських військ з Афганістану проводяться благодійні заходи. Вони отримують грошове заохочення, в день Перемоги. Першочергові життєві потреби ветеранів захищені в колдоворі.

На День Перемоги щорічно проходять вітання ветеранів війни. І дуже приємно, що ще через 75 років після перемоги у Другій світовій війні ми вітаємо учасників війни Петра Лук'яновича Бондарчука (1925р.), Ганну Яківну Рудчук (1926р.), Марію Рафаїлівну Токар (1927р.)

Багато нині працюючих з вдячністю згадують своїх наставників Олександра Солтика, Олександра Барановського, Олександра Ковальчука, Володимира Гордійчука, Володимира Баска, Михайла Остапчука, Франца Корчинського, Теофілію Усок, Ніну Маліновську, Анатолія Сотнікова, Олексія Зарудного та багатьох інших.

До цих пір не втрачають актуальності започатковані в радянський період принципи роз'яснювальної роботи серед молоді, вихованню в неї любові до Батьківщини, патріотизму, високих морально-етичних якостей і продовження традицій. Нинішнє покоління хмельницьких електротранспортників перейняло від своїх попередників почуття високої відповідальності за доручену справу. Сплав досвіду і мудрості ветеранів з енергією та ініціативою молоді дає гарні результати, що запорукою успіху в житті та праці молодих працівників, а саме водіїв тролейбусів Сергія Сороки, Марини Пастух, Олега Гришка, Андрія Кириченка, Ольги Дериконь, Алли Бондарчук; енергетика Владислава Попика; майстра заготівельної дільниці Богдана Сороки; робітників Дмитра Коротинського, Олега Підлісного та інших.

Сьогодні вся виховна, організаторська робота профспілкового комітету, всього профактиву, керівників структурних підрозділів, вихователів гуртожитків спрямована на зміцнення трудової і транспортної дисципліни, на покращення культури обслуговування пасажирів і збільшення власних доходів підприємства і перевезення пасажирів.

Дуже цінно і важливо, що проблеми Хмельницького тролейбуса постійно знаходилися в полі зору Хмельницької міської ради, депутатського корпусу, отримуючи ґрунтовну адміністративно-господарську та фінансово-економічну підтримку.

Рішенням сесії міської ради від 04.02.2009 р. № 17 ХКП «Електротранс» звільнено від сплати за видачу дозволів на виконання земляних, будівельних, ремонтних, інших робіт по благоустрою міста та реконструкції мереж і споруд на 2009 рік.

Рішеннями сесії міської ради ХКП «Електротранс» були виділені земельні ділянки під будівництво багатоквартирних житлових будинків, зокрема:



39 сесія від 25.06.2014 № 61

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс»: вул. Кам'янецька, 94/2, площа 3254 кв. м. для обслуговування тягової підстанції №1 та реконструкцію незавершеної будівлі майстерні по ремонту силових трансформаторів; під 5-ти поверховий 55-ти квартирний житловий будинок з вбудованими приміщеннями громадського та побутового призначення.

4 сесія від 12.11.2014 № 45

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс»: вул. Кармелюка, 3-Г, площа 9000 кв. м. під будівництво 160 квартирного житлового будинку для працівників підприємства.

4 сесія від 12.11.2014 № 45

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс» : вул. Старокостянтинівське шосе, 7/2-Б 1, площа 3460 кв. м. для будівництва і обслуговування багатоквартирного житлового будинку.

51 сесія від 15.07.2015 № 50

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс»: вул. Львівське шосе, 20/1-Б, площа 1166 кв. м. для будівництва та обслуговування інших будівель громадської забудови.

48 сесія від 04.03.2015 № 65

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс»: вул. Львівське шосе, 20/1-Б, площа 6868 кв. м. для будівництва та обслуговування інших будівель громадської забудови.

5 сесія від 16.03.2016 №61

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс»: вул. Нижня Берегова, 2/3-А, площа 8000 кв. м. для будівництва та обслуговування багатоквартирного житлового будинку.

Рішенням шостої сесії Хмельницької міської ради затверджена Програма розвитку електротранспорту м.Хмельницького на 2016-2020 роки.

В забезпеченні житлом працівників Хмельницького тролейбуса проявляється зацікавленість міської влади. Вручаючи ключі від просторого помешкання площею 97 кв. м. багатодітній сім'ї водія тролейбуса з 20-ти річним стажем Бориса Савчука, Хмельницький міський голова Олександр Симчишин наголосив на великій значимості і повазі

до професії тролейбусника: *«Коли визначали, хто з працівників ХКП «Електротрансу» отримає жит-*

ло, то я наголошував, що це мають бути звичайні люди – водії, кондуктори, які давно працюють на комунальному підприємстві. Адже працювати водієм тролейбуса надзвичайно важко. Цю професію необхідно поважати. Власне



тому вирішили допомогти таким людям з вирішенням квартирного питання. Більше того, родина Бориса Савчука є багатодітною».

До оновленого складу профкому, обраного на звітно-виборних зборах 27 серпня 2020 року увійшли кондуктор Ганна Денисюк і заступник директора Вадим Ярмошук.



Члени профкому»

Дорогі друзі та колеги!

Профком, вітаючи усіх працівників зі славним ювілеєм, і надалі буде стояти на захисті інтересів кожного працюючого, підтримувати високий трудовий ентузіазм і славні трудові традиції Хмельницького тролейбуса.

Сьогодні колектив Хмельницького тролейбуса впевнено дивиться у майбутнє, адже відчуває підтримку міської влади, бажання керівництва підприємства не лише зберегти здобутки, але й значно їх примножити. Ми відкриваємо нові маршрути, оновлюємо рухомий склад, запроваджуємо сучасні технології. А це гарантує стабільність роботи і оптимістичний настрій славного колективу тролейбусників.

Ми завжди будемо пам'ятати тих, хто присвятив свої кращі роки і шануємо тих, хто сьогодні віддає всі сили і натхненню працю нелегкій, але дуже потрібній тролейбусній справі!

Низький вам уклін, шановні, за самовіддану працю, терпіння до незгод, любов до своєї так потрібної людям професії!



ПІСЛЯМОВА

Комунальне підприємство «Електротранс» гідно зустрічає свій піввіковий ювілей. Працівники пишаються вагомими виробничими здобутками і славними трудовими традиціями колективу. За цей час тролейбусами перевезено 1,6 млрд. пасажирів. Підприємство є одним із кращих в області, а за підсумками першого півріччя 2020 року лідирує в Україні.

Тролейбусний рух став важливою подією для обласного центру і його жителів. Місто отримало нові розширені транспортні можливості, вигідне сполучення та інші переваги електротранспорту. Тролейбус органічно влився в повсякденне життя, набув слави і поваги хмельничан. Більше того, тролейбуси сучасних моделей стали окрасою міста та пропагандистами, що уособлюють втіленої в життя екологічно чистої міської транспортної інфраструктури. Хмельничани люблять чисті та охайні лайнери-тролейбуси вже розважливо плывуть вулицями рідного міста.

За транспортним послугами Хмельницького тролейбуса, що отримують хмельничани, стоїть згуртований колектив підприємства, в якому працюють талановиті, роботящі та віддані справі люди.

Нинішнє покоління хмельницьких електротранспортників перейняло від своїх попередників високий професіоналізм та почуття високої відповідальності за доручену справу. Багато з них відзначенні численним нагородами, стали справжніми майстрами своєї справи, командирами виробництва. Орденом «За заслуги III ст.» нагороджений Трачук Леонід Олексійович, орденом «Дружби народів» – Суханов Василь Павлович, орденом «Трудової слави III ст.» – Крушинський Віктор Станіславович, орденом «Трудової слави II ст.» – Лужняк Володимир Федорович.

Сплав досвіду і мудрості ветеранів з енергією та ініціативою молоді дає гарні результати, що стало запорукою успіху в житті та праці сучасних тролейбусників.

При цьому трудовий колектив Хмельницького тролейбуса не зупиняється на досягнутому. Стрімкий технологічний розвиток та виклик часу ставить відповідальні завдання – необхідність оптимізації системи управління тролейбусами на маршрутах, оновлення рухомого складу та удосконалення енергогосподарства, запровадження заходів щодо енергозбереження, покращення діючої системи громадських перевезень та покращення їх якості та безпеки. І є впевненість, що колектив хмельницьких тролейбусників з цими відповідальними завданнями справиться з честю!

Трудовий колектив Хмельницького тролейбуса виражає особливу вдячність Хмельницькому міському голові Олександру Симчишину, депутатам міської ради, керівникам підприємств і організацій за розуміння і вагому матеріальну та





фінансово-господарську допомогу у долатті непередбачуваних кризових проблем, надіючись на подальшу співпрацю в розвитку міського електро-транспорт.

Колектив Хмельницького тролейбуса впевнений у своєму завтра в тому, що разом дружньою виробничою сім'єю зможе виконати своє головне завдання – забезпечити безперебійне, якісне, безпечне та комфортне перевезення хмельничан та гостей міста.



ДОДАТКИ:

1. ЗНАТНІ ПРАЦІВНИКИ ЗАНЕСЕНІ В КНИГУ СЛАВИ ХКП «ЕЛЕКТОРТРАНС»

Іван Лаврентьєв – водій тролейбуса (1973 рік), Володимир Павлов – шофер спецмашини (1973 рік), Олександр Барановський – електро-слюсар (1974 рік), Кузьма Сабанський – черговий тягових підстанцій (1974 рік), Надія Тейкіна – водій тролейбуса (1974 рік), Марія Микитіна – центральний диспетчер (1975 рік), Наталія Левчук – кондуктор (1975 рік), Віталій Атаман – водій тролейбуса (1975 рік), Ольга Сільченко – кондуктор (1975 рік), Павло Кочін – водій автобуса (1975 рік), Віктор Пасічник – електромонтер тягових підстанцій (1975 рік), Петро Кравчук – водій тролейбуса (1975 рік), Михайло Чернишин – майстер тягових підстанцій (1976 рік), Володимир Когас – слюсар з ремонту (1976 рік), Станіслав Урода – стікольник (1976 рік), Михайло Гресь –змінний майстер (1976 рік), Юрій Карасьов – слюсар-ремонтник (1976 рік), Михайло Остапчук – начальник енергослужби (1976 рік), Богдан Маркевич – водій (1976 рік), Микола Римар – електрослюсар (1976 рік), Володимир Лужняк – водій тролейбуса (1976 рік), Станіслав Здибель – електрослюсар (1983 рік), Олександр Ковальчук – водій тролейбуса (1983 рік), Василь Суханов –електрослюсар депо (1983 рік) Валерій Новіков – бригадир токарної дільниці (1986 рік), Олексій Фіщук – водій тролейбуса (1986 рік), Ганна Першакова – молодший продавець (1986 рік), Ємілія Корчинська – черговий електромонтер ТП (1986 рік) Петро Донюк – електромонтер(1987 рік), , Федір Демба – шофер (1987 рік, Василь Мельник – електромонтер (1987 рік), Люціан Марцонь – акумуляторник (1987 рік), Леонід Поперечний – електрослюсар (1987 рік), Євдокія Буднік – контролер (1987 рік), Анатолій Прокопчук – водій тролейбуса (1983 рік), Олександр Ковальчук – слюсар (1985 рік), Анатолій Білик – машиніст екскаватора (1985) рік, Марія Тимчук – молодший продавець (1985 рік), Людмила Ковальчук – водій тролейбуса (1985 рік), Юрій Долян – шофер (1986 рік), Леонід Чуйко – маневровий водій (1986 рік), Станіслав Бондар – водій тролейбуса (1986 рік), Анатолій Остапчук –водій тролейбуса (1987 рік), Катерина Неборак – молодший продавець (1987 рік), Василь Тиран – слюсар депо (1987 рік), Володимир Гордійчук – водій тролейбуса (1988 рік), Віктор Крушинський – водій тролейбуса (1988 рік), Микола Бучковський – електрослюсар депо (1988 рік), Станіслав Ціхоцький – маневровий водій (1988 рік), Микола Ковальчук – водій тролейбуса (1989 рік), Петро Стеблевський – маляр ЕС (1989 рік), Клавдія Філіпчук – слюсар перехідного складу (1989 рік), Світлана Вшола – касир ОСВ (1989 рік), Віктор Сторожук – електромонтер (1989 рік), Броніслава Бачук – старший касир (1989 рік), Анатолій Мазурик – водій тролейбуса (1990 рік), Людмила Соловійчук – диспетчер (1990



рік), Раїса Фурман – бухгалтер (1990 рік), Франц Корчинський – начальник СЦБ зв'язку (1990 рік), Ніна Атаман – диспетчер (1990 рік), Володимир Грицина – слюсар (1991 рік), Ганна Пахалюк – молодший продавець (1991 рік), Григорій Охота – оператор котельні (1991 рік), Анатолій Вербицький – майстер ТРМ (1992 рік), Василь Слобода – водій ОГМ (1992 рік), Олексій Трачук – майстер ППС (1993 рік), Юзефа Лазарчук – заст. гол. бухгалтера (1993 рік), Віталій Гнатюк – начальник дільниці к/с (1993 рік), Надія Мельник – нач. маршрута (1993 рік), Микола Козак – інженер ВМТС (1994 рік), Володимир Басок – інженер відділу експлуатації (1994 рік), Петро Корчевний – нач. маршрута (1995 рік), Василь Радченко – водій тролейбуса (1995 рік), Анатолій Бєлий – водій ТГ (1995 рік), Віра Макарова – майстер ТП (1995 рік), Євгеній Петровський – слюсар ВГМ (1995 рік), Олександр Майборода – елмонтер к/с (1996 рік), Ганна Штогрін – водій тролейбуса (1996 рік), Василь Япринцев – слюсар депо (1996 рік), Володимир Бабич – начальник дільниці к/с (1997 рік), Іван Главацький – водій тролейбуса (1997 рік), Сергій Лук'янов – водій ТГ (1997 рік), Василь Мушинський – водій ТГ (1997 рік), Григорій Штогрін – начальник відділу комплектації (1997 рік), Володимир Прусак – водій тролейбуса (1998 рік), Галина Войтишина – інженер по складанню графіків (1998 рік), Віктор Яцишин – електромонтер к/с (1998 рік), Микола Юхимчук – змінний майстер (1999 рік), Віктор Терлецький – електрослюсар (1999 рік), Алла Костур – водій-наставник (1999 рік), Володимир Карпенко – начальник ПТО (1999 рік), Іван Квасюк – водій транспортної служби (1999 рік), Микола Вижановський – електромонтер ТП (1999 рік), Галина Дробчук – інспектор ВК (2000 рік), Петро Аршенюк – маневровий водій (2000 рік), Володимир Костур – начальник маршрута (2000 рік), Микола Мельник – водій тролейбуса (2006 рік), Микола Собков – слюсар-механік радіоелектр. апаратури (2006 рік), Едуард Антоняк – слюсар з ремонту ПС (2006 рік), Віктор Вербицький – водій автомобіля (2006 рік), Надія Черниш – технік (2006 рік), Ігор Микитін – слюсар-електрик (2006 рік), Михайло Коваль – слюсар-електрик (2007 рік), Антоніна Коваль – начальник маршрута (2007 рік), Галина Собкова – обмотувальник елементів ел. машин (2008 рік), Лідія Колосовська – електромонтер ТП (2008 рік), Станіслав Швець – продавець проїздних квитків (2008 рік), Олександр Пасічник – водій тролейбуса (техдопомоги) (2008 рік), Сергій Пасека – водій тролейбуса (2008 рік), Ніна Стаднік – кондуктор (2008 рік), Ольга Якобчук – технік (2008 рік), Надія Крушинська – екіпіровка (2009 рік), Віктор Волковинський – водій автомобіля (2009 рік), Світлана Задоянчук – кладовщик (2009 рік), Микола Комаренець – слюсар-електрик (2009 рік), Людмила Стасюк – касир (2009 рік), Галина Ковальчук – касир (2009 рік), Галина Василевська – водій тролейбуса (2009 рік), Надія Іщун – начальник маршрута (2010 рік), Василь Морозюк – слюсар з ремонту рухомого складу (2010 рік), Ніна Рудик – маляр (2010 рік), Ольга Рочняк – паспортист (2010 рік), Анатолій Семчишин – водій автомобіля (2010 рік), Парасковія Шмир – касир (2010 рік).



2. Рухомий склад ХКП «Електротранс»

Модель	Виробник	Загальна кількість	Роки постачання	Бортові номери
Київ-6	Київський завод електротранспорту	25	1970-1971	1-25
ЗіУ-5Д	РФ, Завод ім. Урицького	29	1971-1972	26-54
ЗіУ-682Б	РФ, Завод ім. Урицького	34	1972; 1975	55-88
Київ-11У	Україна, ДП «Антонов»	1	1992	266
ЗіУ-682(В; В00; В-012(В0А); В-013(В0В); Г00; Г-012(Г0А); Г-016(012); Г-016(018); Г-016.05	РФ, Завод ім. Урицького	77 +3 служб.	1981-1994, 2002,2003, 2006-2007, 2011	001-002; 004-006; 146;152; 165-166; 170-174; 176-179; 187; 191; 193- 194; 198; 202-205; 207-211; 213-215; 220-222; 224; 226- 227; 230; 233-234; 236- 241;243- 251; 253-265; 272-278; 281;
ЮМЗ Т2	Південний машинобудівний завод	12	1992; 1994; 1997	267-271, 280, 282- 287
Богдан Т60111	Корпорація «Богдан Моторс»	2	2008	009-010

Дніпро Е187	Дніпропетровський рем. завод електро- транспорту	2	2008	007-008
Електрон Т19101	Завод «Електрон»	2	12.2014	011-012
Богдан Т70117	Корпорація «Богдан Моторс»	31 ^[12]	07.2015 -позині	014-044

3. ТРОЛЕЙБУСНІ МАРШРУТИ У ХМЕЛЬНИЦЬКОМУ (2020 р.)

№	Початковий пункт	Кінцевий пункт	Траса маршруту	Довжи- на, км	Інтер- вал, хв.
1	Кінотеатр «Сілістра»	Поліклініка №1	пр. Миру, Старокостянтинівське шосе, вул. Проскурівська, вул. Свободи, вул. Подільська, вул. Кам'янецька, вул. Степана Банде- ри	11	34
1А	Вулиця Староміська	МАУП	вул. Староміська, вул. Кам'янецька, вул. Степана Банде- ри, проспект Миру, Старокостянтинівське шосе, вул. Зарічанська, вул. Степана Банде- ри, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Соборна, вул. Староміська	9.5	35



2А	Завод «Катіон»	Озерна	вул. Тернопільська, вул. Молодіжна, вул. Інститутська, вул. Кам'янецька, вул. Героїв Майдану, вул. Свободи, вул. Проскурівська, Старокостянтинівське шосе, проспект Миру, вул. Панаса Мирного	13,3	42-62
3	Озерна	Вулиця Довженка	вул. Панаса Мирно- го, проспект Миру, Старокостянтинівське шосе, вул. Проскурівська, вул. Горького (назад по вул. Шевченка), вул. Шевченка, вул. Трудова, вул. Чорновола, вул. Майборського, вул. Гарнізонна, вул. Довженка	12,44	12—34
4	з-д Катіон»	Вулиця Довженка	вул. Тернопільська, вул. Кам'янецька, вул. Купріна, вул. Кра- совського, вул. Чорно- вола, вул. Майборського, вул. Гарнізонна, вул. Довженка		
5	вул. Зарічанська	вул. Шевченка	вул. Зарічанська, Старокостянтинівське шосе, вул. Шевченка, вул. Подільська, вул. Кам'янецька, вул. Степана Бандери	6,5	13



7	Завод «Катіон»	Вулиця Довженка	вул. Тернопільська, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Свободи, вул. Шевченка, вул. Трудова, вул. Майборського, вул. Гарнізонна, вул. Довженка	13	5-25
7А	Завод «Катіон»	Вулиця Довженка	вул. Тернопільська, вул. Молодіжна, вул. Інститутська, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Свободи, вул. Шевченка, вул. Трудова, вул. Чорновола, вул. Майборського, вул. Гарнізонна, вул. Довженка	14,04	5—19
8А	ВО «Алмаз»	Озерна	вул. Курчатова, вул. Проскурівського підпілля, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Соборна, вул. Староміська (назад по вул. Кам'янецькій), вул. Кам'янецька, вул. Степана Банде- ри, проспект Миру, вул. Панаса Мирного	9,96	17—42



9	Вулиця Зарічанська	Вулиця Довженка	вул. Кам'янецька, вул. Степана Банде- ри, вул. Зарічанська, вул. Свободи, вул. Шевченка, вул. Трудова, вул. Чорновола, вул. Майборського, вул. Гарнізонна, вул. Довженка, вул. Гарнізонна, вул. Майборського, вул. Чорновола, вул. Трудова, вул. Шевченка, вул. Свободи, вул. Героїв Майдану, вул. Кам'янецька, вул. Соборна	20	11-23
10	Озерна	Торговий центр	вул. Панаса Мирно- го, проспект Миру, Старокостянтинівське шосе, вул. Шевченка, вул. Свободи, вул. Героїв Майдану, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Свободи, вул. Проскурівська, Старокостянтинівське шосе, проспект Миру, вул. Панаса Мирного	18.1	12-23
11	Завод «Катіон»	Озерна	вул. Тернопільська, вул. Кам'янецька, вул. Степана Банде- ри, проспект Миру, вул. Панаса Мирного	10,48	6—16



11А	Завод «Катіон»	Озерна	вул. Тернопільська, вул. Молодіжна, вул. Інститутська, вул. Кам'янецька, вул. Степана Бандери, проспект Миру, вул. Панаса Мирного	10,48	6—16
12	Завод «Катіон»	Озерна	Львівське шосе, вул. Толстого, вул. Кам'янецька, проспект Миру, вул. Панаса Мирного	9,6	14—29
	ВО «Алмаз»	Вулиця Довженка	вул. Курчатова, вул. Проскурівського підпілля, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Свободи, вул. Шевченка, вул. Трудова, вул. Чорновола, вул. Майборського, вул. Гарнізонна, вул. Довженка	13	22-35
14	Завод «Катіон»	Автовокз. №2	Львівське шосе, вул. Толстого, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Свободи, вул. Шевченка	7,35	12-28
15	Вулиця Староміська	Вулиця Болбочана	вул. Староміська, вул. Кам'янецька, вулиця Купріна	4,88	19-40
15А	Автовокзал № 2	Вулиця Болбочана	вул. Шевченка, вул. Свободи, вул. Подільська, вул. Кам'янецька, вул. Купріна, вул. Козацька	7,46	10-13

16	ВО «Алмаз»	Завод «Катіон»	вул. Курчатова, вул. Проскурівського підпілля, вул. Кам'янецька, Львівське шосе, (кільцевий Катіон), вул. Тернопільська, вул. Молодіжна, вул. Інститутська, вул. Кам'янецька (далі заїжджає на «Юність»), вул. Проскурівського Підпілля, вул. Курчатова	17,45	15-20
17	Завод «Катіон»	Автовокзал № 1	вул. Тернопільська, вул. Молодіжна, вул. Інститутська, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Соборна, вул. Староміська (назад по Кам'янецькій), вул. Степана Банде- ри, вул. Зарічанська, Старокостянтинівське шосе, проспект Миру, Вінницьке шосе	10,39	8-20



18	ВО «Алмаз»	Автовокзал № 1	вул. Курчатова, вул. Проскурівського підпілля, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Соборна, вул. Староміська, вул. Бандери, Проспект Миру, Вінницьке шосе, Проспект Миру, вул. Бандери, вул. Кам'янецька, вул. Проскурівського підпілля, вул. Курчатова.	10	37-48
56	ВО «Алмаз»	Автовокзал № 1	вул. Курчатова, вул. Проскурівського підпілля, вул. Кам'янецька, вул. Подільська, вул. Соборна, вул. Староміська (назад по вул. Кам'янецькій), вул. Степана Бандери, вул. Зарічанська, Староконстантинівськ. шосе, просп. Миру, Вінницьке шосе	17,65	78-80
57	ВО «Алмаз»	вулиця Болбочана	вул. Курчатова, вул. Проскурівського підпілля, вул. Кам'янецька, вул. Купріна, вул. Козацька (назад заїжджає по вул. Кам'янецькій, вул. Подільській, вул. Соборній до універмагу «Юність» і повертаю- чись у Гречани)	18,48	34-42

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ:

Хмельницький тролейбус. URL: [https://www.troll.km.ua/index.php3?context=info&lang=U&id_s=519&m\[519\]=1](https://www.troll.km.ua/index.php3?context=info&lang=U&id_s=519&m[519]=1).

Хмельницький тролейбус. URL: [https://www.troll.km.ua/index.php3?context=info&lang=U&id_s=4&m\[4\]=1](https://www.troll.km.ua/index.php3?context=info&lang=U&id_s=4&m[4]=1).

Тролейбус у Хмельницькому. URL: <https://vsim.ua/tag/trolleybus.html>.

Тролейбус – Вікіпедія. URL: [uk.wikipedia.org › wiki › Тролейбус](http://uk.wikipedia.org/wiki/Тролейбус).

URL: khmelnytsky.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3694%3A03-&catid=122%3A22082007&Itemid=251.

ХКП «Електротранс». URL: <https://khm.gov.ua/uk/komunalni-pidpryyemstva/hkp-elektrotrans>.

Офіційний Web-сайт Хмельницького комунального підприємства «Електротранс». URL: www.trolley.org.ua

Офіційний Web-сайт Хмельницького комунального підприємства «Електротранс». URL <https://old.eltrans.km.ua>

Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс». URL: <http://www.trolley.org.ua/history.html> (дата звернення 17.01.2013).

Електротранспорт України. Енциклопедичний путівник / Кость Козлов, Ааре Оландер, Сергій Тархов. Вид-во: Варто, 2010. 912 с.

Офіційний сайт Хмельницької міської ради. URL: rada@khm.gov.ua.

Програма розвитку міського електротранспорту м.Хмельницького на 2016-2020 роки. URL: https://khm.gov.ua/uk/city_programms_transport.

Про затвердження Програми розвитку та вдосконалення міського пасажирського транспорту міста Хмельницького на 2019-2023 роки. URL: <https://khm.gov.ua/uk/content/pro-zatverdzhennya-programy-rozvytku-ta-vdoskonalennya-miskogo-pasazhyrskogo-transportu-0>.



Зміст

О.Симчишин За самовіддану працю – честь і слава!	3
М.Шафінський. З турботою про людей.....	5
В.Паламарчук. Хмельницький тролейбус – гордість Поділля!	7
Хмельницькому тролейбусу – 50 славних років!	11
Тролейбусне депо	50
Водії – гордість Хмельницького «Електротрансу».....	70
Відділ безпеки руху.....	82
Служба контролю за збором виторгу	83
Електрогосподарство Хмельницького тролейбуса.....	92
Автопарк.....	103
Служба головного механіка.....	106
Ремонтно-господарська дільниця	107
Охорона праці. Техніка безпеки	110
Виробничо-технічний відділ	112
Відділ матеріально технічного забезпечення і комплектації	113
Планово-економічний відділ.....	115
Бухгалтерія	118
Юридична служба	120
Інспектор з контролю за виконанням доручень Наталія Гурська	122
Профспілкова організація.....	123
Післямова.....	134
Додатки.....	136
Список використаних джерел і літератури:.....	146



Петро Слободянюк

До 50-річчя ХКП «Електротранс»:

1970 - 2020 роки

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ ТРОЛЕЙБУС

Відповідальний за випуск – Анатолій Глазюк
Автори світлин – Сергій Аниськов, Петро Слободянюк
Літературний редактор – Тетяна Васильєва
Художник-дизайнер – Ілона Схабовська
Обкладинка – Олексій Підгурський

Видавець: ТОВ «Меркьюрі-Поділля»
Свідоцтво про внесення до державного реєстру видавців,
виготовників і розповсюджувачів видавничої продукції
ДК № 4136 від 11.08.2011 р.

Підписано до друку 17.12.2020
Папір крейдований. Друк офсетний.
Формат 64x90/16. Ум.-друк. арк. 9,75
Гарнітура Bookman Old Style
Наклад 200 прим. Зам. 131
Друк: ПП Балюк І.Б.
21018, м. Вінниця, вул. Р. Скалецького, 15
Тел./факс: (0432) 52-08-02
e-mail: balyk2@ukr.net

70⁰⁰

В 6264

ИСКУССТВО
ЦЕНТРА
&
ДИЗАЙН

