# Українські залізниці – шлях незалежності

**Редакція газети «Магістраль» у сьогоднішньому святковому випуску завершує свій багатомісячний проект щодо історії становлення та розвитку Укрзалізниці. Крок за кроком ми пройшли всі 20 років життя національної мережі залізниць України. Ми зібрали спогади більшості людей, які відіграли ключову роль у становленні залізничної галузі. Сподіваємося, що читачі отримали максимальну інформацію, і вона буде для них корисною. Час вже пише нову історію, а газета збереже її для вас.**

## Вони творили історію

***Віднедавна Михайло Дмитрович КОСТЮК — голова Львівської облдержадміністрації. Але до цієї поважної державної посади його трудове життя було пов'язане із залізницею. Він починав з невеликої посади — помічник дорожнього майстра, — а дійшов до першого посадовця в залізничній галузі.***

## Михайло КОСТЮК:

Укрзалізниця нині святкує ювілей — 20-річчя з дня створення єдиної залізничної мережі в Україні. Це і для мене свято, бо більше трьох десятків років віддав сталевим магістралям. Адже саме вони виховали мене — зробили професіоналом, з рядової посади спеціаліста підняли на найвищу сходинку в галузі. І за це дуже вдячний всім, хто допомагав мені удосконалювати свої професійні знання, передавав найкращі залізничні традиції, навчав солідарності і відповідальності, які так потрібні галузі.

Не можна забути й період, коли працював у команді Георгія Миколайовича Кірпи: спочатку на Львівській магістралі, а з 2000 р. — в Укрзалізниці. До цієї роботи вже пройшов на практиці вищі курси колійника, побувавши майже на всіх посадах у дистанції колії. А коли почав працювати за цим профілем, то, крім організації праці і поточних справ, захопився ідеєю підвищення надійності і міцності колії. Конкретно це виявлялося в технічно-технологічних випробуваннях, які намагався проводити на Львівській магістралі. Згадую, як за моєї ініціативи вперше вирішили використати за призначенням стабілізатор після капітального ремонту колії. І на практиці побачили результат: поїзди відразу почали рухатися з великою швидкістю, чого не було досі. Відверто кажучи, я відчув особливе натхнення від своєї роботи, коли у Львові будували приміський вокзал. То був знак, що залізниця може не лише виконувати поточні перевезення вантажів і пасажирів, а й має сили відбудовуватися. Тоді запропонував перевірити зразки нового скріплення, які ставили на кордоні під Сарнами. Спочатку не погодились, бо тут немає великої швидкості. Однак я все ж таки довів доцільність та ефективність цієї розробки, і сьогодні вона тут надійно працює.

Поступово наша служба стала творчим майданчиком для впровадження технологічних та технічних рішень, удосконалення конструкції колії. З цією метою виїжджали до кращих спеціалізованих лабораторій Великої Британії і Німеччини. Вивчаючи західні взірці, зрозуміли, що не можна механічно переймати чужий досвід: там інші швидкості і навантаження на вісь. І це не лише моя біографічна сторінка, частка мого трудового життя. Це значно більше — «набір висоти» — і не лише професійної, а й життєвої та громадської. Працювати поруч з Георгієм Кірпою, з одного боку, було цікаво, а з іншого — досить важко, бо він ставив дуже високу планку, і щоб дотягнутися до неї потрібно було бути справжнім ентузіастом і творчою людиною. Але саме такий підхід до підбору кадрів сприяв «злету» залізничного транспорту України, коли галузь на очах суспільства раптом перетворилася з ведомої у ведучу, і не лише сама стала на ноги, а й почала піднімати інші структури народного господарства.

Треба нагадати, що з початку існування національного залізничного комплексу керівники намагалися займатися реформуванням. І тому не можна погодитися з тими думками, що сталеві магістралі України не змінюються і відстали від життя. За ці роки було декілька реорганізацій. Наприклад, зникли відділки, з'явились дирекції, була чітко вибудована вертикальна інтеграція господарських суб'єктів, змінилось управління рухомим складом. Але це був переустрій всередині залізничної системи, яка знаходила оптимальні організаційні варіанти для свого удосконалення.

Укрзалізниця з честю витримала випробування кризою. Напевно, не всі знають, що галузь знаходилася на порозі дефолту, бо закордонні фінансові групи вимагали терміново повернути велику суму грошей, які на той час ми не могли знайти. Перспектива була дуже сумною — заморозити всі наші програми з модернізації і піти на велике скорочення людей. Однак навіть за таких надзвичайно складних умов ми знайшли вірне рішення: не допустили банкрутства Укрзалізниці, не залишили людей без роботи: по-перше, розробили антикризові заходи, а по-друге, активно використовували резерви. Наприклад, у той час, коли бачили, що обсяги вантажів зі сторони Заходу почали падати, почали, образно кажучи, терміново переводити стрілку на південь до Чорноморських портів, проклавши туди колію довжиною понад 100 км. Але, знову зазначу, головне, що таким чином ми врятували наші чудові кадри. Розумію, людям в ті часи було важко, вони працювали п'ять днів на тиждень, а платили їм за чотири. Але це було тимчасово. Як не дивно, в той період ми думали за наших спеціалістів, намагаючись надати їм житло, тому що саме молоді кадри забезпечують нормальне функціонування галузі. Оскільки за реформування треба, насамперед, поєднувати управлінські та технічно-технологічні акценти з людськими потребами, залишаючи міцний соціальний чинник.

Я двома руками за реформування галузі, і радує те, що сьогодні цей процес триває. Адже керівник галузі Володимир Васильович Козак — професіонал, відданий залізничній справі. А що стосується залізниці, то її механізм дуже інерційний, за рахунок чого вона така життєздатна і, водночас, не завжди передбачувана. І це, на мою думку, вимагає створення не лише однієї групи спеціалістів з реформування, а і другої, яка працюватиме в стратегічному напрямку, щоб вчасно приймати відповідні рішення.

Сьогодні, перебуваючи на посаді Голови обласної адміністрації, я постійно працюю над підвищенням економічного і соціального статусу Львівської області. Вважаю, що залізничний транспорт повинен знаходитися в ар'єргарді нового руху до прогресу, бо він насправді є не лише в прямому, а й в переносному сенсі локомотивом розвитку нашої держави.

## Чем жила страна...

2010-й стал годом перезагрузки. Причем, во всех сферах жизни страны. В январе—феврале состоялись два тура президентских выборов, которых ждали все. По результатам второго тура Президентом Украины стал Виктор Янукович, обойдя на дистанции с незначительным перевесом в голосах действующего премьер-министра страны Юлию Тимошенко. С этого момента Украина берет курс на реформы, причем, не на словах, а на деле.

Со дня своей инаугурации четвертый президент последовательно подчиняет себе все государственные механизмы: его партия получает Кабинет Министров, в парламенте создается стабильное, почти конституционное большинство, а Конституционный суд на фоне этого отменяет политреформу, наделяя президента огромными полномочиями. При этом, получив право самостоятельно решать судьбу исполнительной власти, он запускает администреформу, на треть сокращающую количество министров и в целом госчиновников.

Едва завершив формирование органов центральной власти, Банковая приступила к разрешению главного экономического вопроса — цены на газ. С 1 января 2010 г. перестала действовать скидка в 20 %, предусмотренная договором Тимошенко—Путина на 2009-й год, и цена на газ взлетела в первом квартале до $ 312 за тысячу кубов, а во втором — до $ 335. В марте—апреле состоялся ряд встреч на уровне премьеров и министров, во время которых был подготовлен ряд договоренностей. Для их заключения 21 апреля в Харькове встретились президенты двух стран Виктор Янукович и Дмитрий Медведев. Результаты переговоров стали сенсацией для всех политических сил, не говоря уже о простых украинцах: Украина согласилась на продление срока пребывания Черноморского флота до 2042 г. в обмен на 30 %-ную скидку цены на газ, предусмотренной договором Путина и Тимошенко. Причем, сама скидка оформляется как долг Украины, который будет погашаться до 2042 г. начислением арендной платы за пребывание ЧФ в Крыму.

Подписание Харьковских соглашений в то время спасло страну от дефолта. Однако вскоре мировые цены на нефть и привязанный к ним российский газ снова поползли вверх, теперь уже из-за волнений в Северной Африке, достигнув пика к началу 2011 г.

В 2010 г. таки начался, хоть и не ахти какой, но все же заметный рост экономических показателей. Справедливости ради заметим, что сдвиг произошел еще в ноябре 2009-го, когда промпроизводство начало оживать. Экономику в 2010-м вытянули металлурги — они добавили за год 14 % прироста. А это значит — пошли поступления в бюджет, коих хватило на выплату зарплат бюджетников и пенсий, более того, они хоть немного, на уровень инфляции, но повышались, согласно закону о соцстандартах. Увы, не удалось поднять зарплату по всей тарифной сетке — ее увеличили до минимума (922 грн.) только тем, кто имел меньше него — уборщицы, лифтеры, медсестры. При этом не дремали и цены — с августа взмыли вверх тарифы на газ и услуги ЖКХ, а осенью резко подскочили цены и на продовольствие.

Новый Налоговый кодекс, предложенный к рассмотрению вновь назначенным правительством во главе с Николаем Азаровым, усиливал налоговое и административное бремя по отношению к малому и среднему бизнесу. Предприниматели сумели организоваться и выступить с протестами по всей Украине. Власть вынуждена была пойти на уступки и в конечном итоге сохранить за малым бизнесом упрощенную систему налогообложения.

На этом фоне однозначно позитивным явлениям можно отнести прорыв в плане

подготовки к Евро-2012. Консолидация власти, а также титанические усилия команды вице-премьера Бориса Колесникова сняли вопрос о том, что чемпионат Европы по футболу у нас могут отнять. Отставание в сроках по стадионам и аэропортам быстро наверстывали. Оживилось и строительство дорог и гостиниц.

На фоне действий (скорее бездействий) прошлой власти Украины и нового сближения Украины и России, Европе важно было не потерять из своего влияния демократическую Украину. Для этого Украине были даны важные сигналы о перспективе в ЕС. Европарламент в своей резолюции от 25 ноября указал, что Украина имеет перспективы на вступление в ЕС при соблюдении демократических свобод и выполнении намеченного Плана действий.

Украинская власть возобновляет сотрудничество с МВФ, подписав в 2010 г. новое соглашение. В связи с этим начался разговор о необходимости проведения в стране пенсионной реформы — это одно из главных требований МВФ в обмен на возобновление финансовой помощи.

## П'ять фактів з архіву

**1** Основними аспектами фінансового плану залізниць України на 2010 р. були: розвиток проектів галузі та впровадження енергозберігаючих технологій, розвиток транснаціонального пасажирського коридору Львів—Київ—Харків до Дніпропетровська та Донецька, де буде запроваджений прискорений пасажирський рух в контексті підготовки до Євро-2012. Також, у 2010 р. актуальною стала програма модернізації тягового рухомого складу.

**2** Укрзалізниця спільно з Мінтрансзв'язку розробила формат електронного перевізного документа та порядок його застосування під час перевезення вантажів залізничним транспортом.

**3** 27 вересня 2010 р. у Києві відбулося урочисте відкриття залізничного сполучення через р. Дніпро по новому залізнично-автомобільному мостовому переходу. «Важливість події полягає у тому, що за чотири місяці колектив залізничників та будівельників показав своє вміння успішно вирішувати складні завдання», — зазначив під час відкриття Прем'єр-міністр України Микола Азаров.

**4** Президент України В.Янукович поставив завдання щодо прискорення роботи з реформування української залізниці, щоб за 5—7 років вибудувати якісний пасажирський рух. Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак наголосив: «Переконаний, що доручення Президента України буде якнайшвидше підтримано і Урядом, і Верховною Радою України. Прийняття цих базових нормативних актів дозволить Укрзалізниці стати інвестиційно привабливою галуззю та планувати свою роботу на довгострокову перспективу.

**5** Комітет Верховної Ради України з питань транспорту та зв'язку одноголосно рекомендував прийняти законопроекту щодо реформування залізничного транспорту у першому читанні. Таке рішення було прийняте 30 листопада 2011 р., після презентації відповідних законопроектів Генеральним директором Укрзалізниці Володимиром Козаком на засіданні комітету.

# Українські залізниці – шлях незалежності

1991 2011

Лето 2010-го принесло украинцам аномальную жару. В июне столбики термометров показывали +35 °С, хотя обычно в этом месяце было не выше +27 °С. Но это еще цветочки! Июль, по данным Гидрометцентра, побил температурный рекорд за 129 лет. Отметки термометров доходили даже до +39 °С! В августе погода также не давала расслабиться: в первые 10 дней месяца было уже 39,2 градуса, а над Киевом держались смог и запах гари, причиной которых стали тлеющие за городом торфяники. И только к концу августа жара потихоньку начала отступать.

А зимой в столице выпало рекордное количество снега, но его решили не чистить. В марте в Кабмине по итогам зимы состоялось разгромное совещание, результатом которого стало увольнение почти всех заместителей Черновецкого. Сам мэр получил последнее «китайское предупреждение» и три месяца срока на наведение порядка в коммунальном хозяйстве столицы. В итоге, 15 июня первым замглавы киевской государственной администрации был назначен министр ЖКХ Александр Попов. Так гололед помог отстранить от должности главы столичной госадминистрации эпатажного и непредсказуемого мэра Киева Леонида Черновецкого.

В 2011-й г. украинцы вошли с ощутимо обедневшей потребительской корзиной. Зато, как утверждают эксперты, они стали употреблять более полезные продукты, а потому стали здоровее. Прежде всего, за счет уменьшения в рационе питания продуктов быстрого приготовления. С 1 января правительство увеличило размер государственной помощи при рождении ребенка на 60 %. Кризис все еще длится, хотя уже не так ощутим, как раньше. На этом фоне в стране растет количество людей, которые не имеют постоянного места работы, а зарабатывают время от времени. Увеличивается при этом и число самозанятых украинцев, за исключением аграрного сектора – на 5,4 %, а предпринимателями считают себя приблизительно 3 % населения. Руководство страны с самого начала года заговорило о необходимости проведения в стране пенсионной реформы. Широкое обсуждение проекта закона о пенсионном обеспечении на всех уровнях началось в марте. В сентябре под давлением МВФ, невзирая на сопротивление оппозиции и общественности, Верховная Рада в целом приняла изменения к пенсионному законодательству. В новом Законе предусмотрено повышение минимального трудового стажа, а также постепенное повышение пенсионного возраста для женщин и для мужчин – госслужащих. Президент Украины Виктор Янукович в конце августа открыл в селе Пересопница на Ровенщине культурно-археологический комплекс, посвященный 450-летию Пересопницкого Евангелия, которое, кстати, за несколько дней до этого события было признано «Лучшей книгой Украины – 2011».

*Спішать поїзди. Стальні рейки, мов струни,*
*На землях Вкраїни потужно дзвенять,*
*Сьогодні годиться згадати минуле,*
*Про шлях, що пробила залізничників рать.*

2011

**15 листопада 2011 р. урочисто введено в експлуатацію електрифіковану дільницю Полтава—Кременчук—Бурти. У заході взяли участь Віце-прем'єр-міністр України – Міністр інфраструктури України Борис КОЛЕСНІКОВ, Генеральний директор Укрзалізниці Володимир КОЗАК та в. о. голови Полтавської обласної державної адміністрації Віктор ЖИВОТЕНКО**

## Они творили историю

***Сергей Петрович БОЛОБОЛИН — первый заместитель Генерального директора Укрзализныци. До этого первый заместитель начальника Донецкой железной дороги. Ранее — начальник Одесской железной дороги.***

## Сергей БОЛОБОЛИН:

20-летие Укрзализныци — это дата, к которой нужно относиться со всей ответственностью. Ведь люди, с нуля создававшие национальную структуру управления железнодорожным транспортом, проделали действительно огромную работу. Поэтому мы отдаем дань уважения тем, кто стоял у истоков Укрзализныци, тем, кто прилагал все усилия для становления отрасли. И, безусловно, это их праздник!

Что же касается дня сегодняшнего, то задачи, которые перед нами стоят и которые сейчас реализуют железнодорожники Украины, у всех на слуху. Не буду говорить сложными философскими категориями. Скажу о деле. Я пришел в Укрзализныцю через месяц после того, как в марте 2011 г. отрасль вновь возглавил Владимир Васильевич Козак. Приоритеты, которые были тогда поставлены перед коллективом Укрзализныци и реализуются сейчас, диктуются, безусловно, сжатыми сроками для подготовки к проведению Евро-2012 в Украине.

Сомнений в том, успеем, или нет, не возникало. Все понимали, что предстоит огромный фронт работ по подготовке 1,5 тыс. км, железнодорожной инфраструктуры для ускоренного движения пассажирских поездов между Львовом, Киевом и Донецком. Конечно, трудности были. В частности, только к середине 2011 г. удалось нормально отрегулировать поставки товарно-материальных ценностей, которые необходимы были для модернизации скоростных направлений. Не просто было и с финансированием, ведь требовалось порядка 500 млн грн. Но уже сегодня, когда на дворе декабрь, можно констатировать, что мы выдержали такой ускоренный темп и вышли на ориентиры, заданные графиком работ.

Здесь хочется отметить высокую квалификацию железнодорожников, которые трудились над модернизацией инфраструктуры. Они не ждали, когда стабилизируются поставки, когда будет полное финансирование, а работали и качественно выполняли поставленные перед ними задачи. В этом же году нам удалось электрифицировать рекордный объем новых направлений — более 320 км. Это Житомир—Фастов — 100 км. Месяц назад ввели в эксплуатацию участок Полтава—Кременчуг протяженностью 126 км. И сейчас ведутся работы на направлении Полтава—Красноград—Лозовая, где из 176 км более 100 км уже завершены. Причем, электрификация — это не просто натянуть провода и запустить ток. Был выполнен серьезный объем модернизации пути, линий связи, средств сигнализации, централизации и блокировки. Кроме того, современный облик обрели более 35 станций, которые находятся на участках скоростного движения. 14 станций на этих же направлениях сразу были оснащены современными микропроцессорными средствами управления движением. Также построено и модернизировано 12 тяговых подстанций. А чтобы дать возможность пассажирам, причем, не только поездов Хюндай, пользоваться нормальным скоростным Интернетом и устойчивой мобильной связью, нам необходимо было проложить 1,3 тыс. км оптоволоконных линий. И на сегодня более 1 тыс. км этих современных сетей уже проложено. Сейчас стоит задача завершить эти работы до конца года. В первом квартале 2012 г. будет установлено оборудование SDH, которое не только откроет новые возможности для пассажиров наших поездов, а позволит и железнодорожникам использовать беспроводную связь для собственных технологических нужд. Причем, укладку кабеля и установку оборудования взял на себя инвестор, и делал он это за свои деньги. Мы же ему просто предоставили возможность уложить эти сети в нашей полосе отвода.

За каждой озвученной мной цифрой стоит кропотливый труд тысяч железнодорожников, и хочется, чтобы общество это понимало. Конечно, такая масштабная модернизация не направлена исключительно на Евро-2012, и мы это ощущаем уже сейчас. Так, если говорить о новом электрифицированном участке Полтава—Кременчуг, который был открыт месяц назад, то ежесуточная экономия уже сегодня составляет 1 млн грн. По нашим прогнозам, когда поезда пойдут по электрифицированному направлению до Лозовой, экономия дизтоплива составит порядка 20 тыс. т за год. Вот и считайте.

Сложная работа выполняется по разделению грузового и пассажирского движения, без чего, конечно же, сложно было бы содержать путь в должном состоянии и новые экспрессы Хюндай вряд ли смогли бы набирать должную скорость — до 160 км/ч. Поэтому уже все подготовлено, чтобы освободить пассажирские хода от грузового движения, которое частично останется лишь на участках Львов—Здолбунов и Краматорск—Донецк. На остальных же участках можно будет встретить грузовой состав, но это только развозка местного груза в сборных поездах. Поэтому уверенно могу сказать, что из 1,5 тыс. км, которые отделяют Львов от Донецка, на 700 км экспрессы точно будут двигаться со скоростью 160 км/ч. Остальную часть пути они будут проделывать с меньшей скоростью, ведь им нужно притормаживать на подходах к станциям, переездам и тем кривым, которые по объективным причинам никак нельзя было обустроить в соответствии с требованиями ускоренного движения.

Одним из ключевых вопросов относительно скорости движения является безопасность. И для того, чтобы она была на должном уровне, проводится ряд мероприятий. Да, конечно, 160 км/ч — это не 350 км/ч и, тем не менее, мы приводим в соответствие все наши нормативные акты, ведь до сих пор крейсерская скорость на наших магистралях была 120 км/ч. Еще в текущем году планируем осуществить пробные поездки на полной скорости на имеющемся подвижном составе. Кроме того, проводим реконструкцию многих платформ, обустраивая островки безопасности для пассажиров там, где экспрессы будут достигать 160 км/ч. Реконструировано более 30 переездов на скоростном ходу, чтобы максимально обезопасить и пассажиров, и тех, кто живет вдоль скоростных линий.

Говоря о сегодняшнем дне, мы можем заглянуть и в ближайшее будущее железнодорожного транспорта Украины, которое создается именно сейчас путем реформирования отрасли. В 2006 г. правительством Виктора Януковича была утверждена Концепция реформирования железнодорожного транспорта страны. И вполне логично, что став главой государства, Виктор Федорович поставил задачу продолжить движение по намеченному пути реформирования. Тем более, что сами железнодорожники уже давно понимают — этот вопрос не просто назрел, его решение затянулось во времени. Генеральный директор Владимир Васильевич Козак создал и лично возглавил Центральную комиссию отрасли по реформированию, куда вошли руководители Укрзализныци и дорог, представители профсоюза, ученые и эксперты отрасли. Создана и соответствующая рабочая группа, а совсем недавно появился и отдельный главк в Укрзализныце, который будет, как говорят, от А до Я, вести эту тему. Как результат, подготовлен и буквально на днях принят в первом чтении законопроект «Об особенностях создания государственного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования», а также изменения в Закон «О железнодорожном транспорте».

Безусловно, одним из ключевых вопросов на сегодня является развенчивание всевозможных мифов, которые связывают с реформированием железных дорог. Почему-то ранее этот процесс вызывал ассоциацию с приватизацией, но это абсолютное заблуждение — 100 % акций нового общества будет у государства. Более того, инфраструктура не передается даже в уставной капитал общества. И таких аргументов, которые гарантируют сохранение контроля государства над отраслью, можно приводить сотни. Поэтому мы проводили и будем продолжать такую разъяснительную работу. Надеемся, что закон, открывающий возможность создания государственного акционерного общества, в целом примут еще в этом году. И мы уже запланировали мероприятия, чтобы к декабрю 2012 г. компания была создана.

Здесь главное понять: отрасль реформируется не потому, что этот процесс уже пройден в соседних странах, а потому, что есть колоссальный дефицит средств на обновление основных фондов железных дорог, нашей инфраструктуры и техники. А без структурных преобразований деньги в отрасль привлечь будет невозможно. Да и для коллектива железных дорог перспектива реформирования откроет новые возможности в оплате труда, при том, что все социальные гарантии будут полностью сохранены. Нужно также понимать: каждый наш шаг в реформировании выверяется максимально, и мы учитываем опыт других стран. Чтобы детально проанализировать процессы, связанные с реформированием в других странах, мы привлекли к работе одну из наиболее авторитетных консалтинговых фирм «А.Т.Керней», которая имеет колоссальный опыт по оказанию консультационных услуг железным дорогам Америки, Канады, России и других стран именно в вопросах реформирования.

Что же касается следующего года, безусловно, железнодорожники с достоинством должны обеспечить перевозку гостей чемпионата по футболу. Продолжаем идти по пути реформирования. Ну, а ключевым вопросом для Укрзализныци, которая прошла свои первые 20 лет, будет конечно же работа над обновлением основных фондов и развитием инфраструктуры, это необходимое условие, чтобы быть лидером на рынке перевозок.

> Отрасль реформируется не потому, что этот процесс уже пройден в соседних странах, а потому, что есть колоссальный дефицит средств на обновление основных фондов железных дорог, нашей инфраструктуры и техники. А без структурных преобразований деньги в отрасль привлечь будет невозможно.

## Було й таке...

❖Поширювати антитютюнову та антиалкогольну культуру серед пасажирів залізничники взялися не лише жорсткими штрафними санкціями, а й більш лояльним, соціальним шляхом — популяризацією здорового способу життя. 13 квітня у вестибулях майже 200 залізничних вокзалів за ініціативи галузевої профспілки, безкоштовно та анонімно медики та фахівці державних соціальних служб консультували пасажирів.

❖Вперше за всю історію «Артеку» в дитячому таборі «Кришталевий» з 10 листопада по 1 грудня приймали дітей, які з'їхалися до країни дитячого щастя за корпоративною приналежністю. Така перша «професійна» зміна складалася саме з юних залізничників України.

❖Незабаром кількість станцій на Львівській залізниці може зрости. Земля Жовківського району багата на корисні копалини — буре та камінне вугілля, торф, вапняки, гончарну глину, пісок. Тому іноземний інвестор має намір у Новому Роздолі найближчого часу збудувати шахту збагачування «чорного золота». А до споживача воно доставлятиметься залізничним транспортом.