

Столиця знову шле вітання



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Людмила Баєва живе у Криму і приїхала «Київським експресом» до Львова із сім'єю. «Мені часто доводиться їздити сюди, – каже вона. – Ця подорож дуже сподобалась – швидко і комфортно, побільше б таких поїздів. Експрес дозволяє зекономити час, що для мене дуже важливо. Подорож не втомля і 6 з половиною годин пройшли нормально».

У перший рейс цей поїзд відправився недостатньо заселеним – було зайнято близько 30 відсотків місць. Хоча, за словами провідників, коли пускали перший «Київський експрес», було ще менше пасажирів, а потім їхнє число зросло до 80 відсотків. Є значна частина пасажирів, яким зручно зі Львова вранці приїхати до Києва, протягом дня вирішити свої справи і повернутися увечері до Львова. Це дозволяє зробити перший «Київський експрес» №169/170. А новий – № 155/156 – дає можливість пасажирам з Києва, відправившись о

6 год. 47 хв., прибути до Львова о 13 год. 23 хв. Після невеликої стоянки, о 15 год. 15 хв. поїзд повертається до Києва, куди прибуває о 22 годині. Цей експрес може рухатися зі швидкістю до 160 кілометрів на годину. Але стан колії на його шляху поки що дозволяє розвивати швидкість до 120 кілометрів.

«Перший рейс пройшов досить добре, – каже начальник «Київського експреса» Тетяна Куценко. – Пасажири були задоволені, що такий потяг поїхав з Києва до Львова зранку. До того ж, у поїзді є не тільки бар, але можна придбати свіжу пресу, переглянути відео-фільми. Тепер пара наших потягів виходитиме зранку з обох міст. За кілька місяців курсування нашого першого експреса у нас з'явилися постійні пасажири, які їздять щотижня. Ми до них звикли, майже як до членів сім'ї. А тепер наша «сім'я» стане ще більшою».

Ігор ПАРФЕНЮК
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Кабінет Міністрів України затвердив «Концепцію реформування залізничного транспорту»

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Вчора на засіданні Кабінету Міністрів була затверджена «Концепція реформування залізничного транспорту». Довго тривала дискусія про те, як нам закласти такі підвалини, щоб залізнична колія залишилась в державній власності. Ми домовилися, що чітко випишемо це у нових змінах до законодавства, визначимо що може приватизуватися, що ні. Передбачається, що все потрібно передавати до статутного фонду. Це відразу збільшить капіталізацію компанії і дасть можливість реально залучати кошти уже без гарантій уряду. Бо на наступні три роки, скажемо, для модернізації залізниць потрібно понад 2 млрд доларів США. Модернізації потребує і сама колія, і інфраструктура та рухомий склад. Сподіваюся, що протягом наступних трьох років ми зможемо реалізувати програму швидкісного руху поїздів. Ми аналізуємо, ведемо перемовини з різними компаніями. Найдалше ми просунулись з французько-італійським концерном, який може, якщо досягне компромісу і матиме підтримку з боку італійського уряду, збудувати 20 поїздів для здійснення швидкісного руху на території України. Ми зі свого боку залучимо додаткові кредитні кошти для модернізації колії і можемо підвищити швидкість руху на окремих ділянках до 200 і більше кілометрів на годину. Поїзди зможуть рухатись із швидкістю 250 кілометрів за годину. Ми побачимо, наскільки інфраструктура дозволить таку швидкість руху по наших коліях, використовуючи електрообладнання, яке ми



маємо на сьогодні на залізницю. Частину колій ми добудуємо. Ви знаєте, що ми маємо по 2 колії на кожному напрямку, і ми по Північній, Центральній Україні одну колію залишили для вантажних перевезень, а іншу – для пасажирських. І таким чином, відремонтувавши їх, дамо можливість підтримувати в хорошому якісному стані колію для пасажирських перевезень. На півдні, де велика інтенсивність вантажного руху – маються на увазі Крим та Запорізька область, ми будуватимемо третю колію, щоб зберегти дві колії для вантажних перевезень. З точки зору нинішнього дня – це питання стратегічної перспективи, яке ми будемо реалізовувати протягом наступних трьох-п'яти років.

Записав Ігор ПАРШАК
На фото: Міністр транспорту і зв'язку України Микола Рудьковський
Фото автора

О і дèй зñиєî âî – ðâ³ëâé

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

«Я тоді працювала диктором, – пригадує квитковий касир Надія Кульгавеня. – До нас, у нове приміщення квиткових кас, зайшов Георгій Миколайович Кірпа, якого ми усі любимо і поважали. Він поцікавився, як нам працюється на нових робочих місцях, запитав чи комфортно тут і пообіцяв, що умови праці поліпшуватимуться надалі. Але й тоді умови праці були прекрасними, щоправда, у перший тиждень після відкриття роботи було багато. Біля віконечка постійно стояла черга пасажирів, люди цікавилися, на якому пероні буде проводитися посадка на той чи інший поїзд, а також їх цікавив розклад руху поїздів. А ще цього сонячного, але морозного дня (надворі було мінус 18), на вокзалі був концерт. Артисти позамерзали і забігли до нас грітися». Касир Людмила Кряжкова додала, що десять років тому перший поїзд відправився рівно о сьомій. Це була електричка, яка прямувала зі Львова до Трускавця.

Про початок спорудження приміського вокзалу розповів заступник начальника вокзалу станції Львів з приміських перевезень Андрій Шавула:

– Я лише три роки працюю на посаді заступника начальника вокзалу станції Львів з приміських перевезень, а коли здавався в експлуатацію приміський вокзал, працював черговим помічником начальника головного вокзалу. Зрештою, тоді був тільки один вокзал, – розпочав він. – Але я добре пам'ятаю час, коли усі приміські потяги відправлялися з головного двірця. Тоді на головному вокзалі було чотири тупикових колій для приміських поїздів. Ширина перонів становила лише 120-130 сантиметрів, що при великій кількості пасажирів було незручно для людей. Тоді Георгієм Миколайовичем Кірпою було прийнято важливе рішення – відокремити приміський вокзал від головного.

Збудували залізничники новий вокзал за короткий термін: у липні 1996 року було закладено перший камінь



під спорудження вокзалу, а вже 27 грудня його першу чергу було здано в експлуатацію. Зокрема, було побудовано перони, касовий павільйон, де, до речі, раніше був смітник. Цього ж дня в експлуатацію були здані камери схову, туалети, службові приміщення для прибиральниць і воєнізованої охорони.

– З того часу вокзал поступово розвивався, в залі очікування відкрився аптечний пункт, на території відкрилося декілька буфетів харчування, а з першого березня 2004 року на вокзалі встановили турнікети, – розповідає Андрій Шавула. – Ця система контролю пропрацювала рік і ми порівняли показники надходження коштів від реалізації квитків. виявилось, що за рік експлуатації турнікетів виторг збільшився на 1 мільйон 221 тисячу 364 гривні, порівняно з таким же періодом, коли турнікетів не було. Причому, за ці два роки вартість проїзду не зростала.

Бригадир квиткових кас Дарія Тарасевич, яка працює на вокзалі з 1994 року, розповіла, що зараз значно більше пасажирів, ніж десять років тому. Протягом року приміським сполученням користується понад три мільйони осіб. І щороку ця цифра зростає.

– Щоправда, у нас дуже багато пасажирів, які користуються пільгами, – розповідає вона. – Якщо приміським

залізничним транспортом користується три мільйони пасажирів, то з них півтора мільйона – пенсіонери, які їздять безкоштовно. З іншої частини пасажирів ще 50 відсотків – студенти та діти.

Бригадир квиткових кас також розповіла, що нині, на жаль, не поменшало знервованих, роздратованих пасажирів. Доволі часто касирам доводиться вислуховувати нарікання і навіть образи. А все через те, що у людей на роботі чи вдома якісь негаразди. Але касир має зрозуміти кожного пасажира, коректно з ним поспілкуватися і забезпечити його квитком.

За словами Андрія Шавули, зараз у приміському сполученні курсує 34 пари поїздів. Якість перевезень постійно поліпшується: є електропоїзди підвищеної комфортабельності, курсує зручний рейсовий автобус. Незабаром з'явиться ще один. «За десять років приміський вокзал дуже змінився. Ці зміни йдуть по висхідній у хорошу сторону і, на переконання Андрія Шавули, триватимуть й надалі».

Дмитро ПЕЛИХ
На фото: заступник начальника вокзалу станції Львів з приміських перевезень Андрій Шавула із черговою зміною квиткових касирів
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Під враженням від ужгородського «мурашника»

Буваючи на природі, люблю дивитися на мурашник. Як злагоджено працює цей маленький самодостатній острівець Всесвіту. Ось зразок колективної співпраці і взаємовиручки, якої так не вистачає людям.

З 19 до 21 грудня з Оксаною Шишко та Андрієм Чупилом у цілодобовому режимі запускали нові «Автоматизовані робочі місця агентів пункту передачі вагонів» на станції Ужгород-2. Ритм роботи цього прикордонного переходу на Львівській залізниці найбільш напружений. Тут обробляють від 10 до 15 пар поїздів щоденно. Тому впровадження нової розробки на цій станції запланували на кінець року. А до цього обладнали АРМами станції Ізов, Ягодин, Вадул-Сірет, Дяково, Батево, Чоп. Велика відповідальність щось радикально змінювати, а тим більше у безперервному ритмі обміну вагонами та вантажами на кордоні. Тому керівництво інформаційно-статистичного центру – Едуард Рушаков та Роман Кобрин – підтримали мою ініціативу безпосередньої присутності при роботі усіх чотирьох змін. Саме такий підхід дозволив якісно навчити працівників і не «зірвати» жодного поїзда при впровадженні нового автоматизованого робочого місця на усіх станціях.

Працюючи у такий спосіб на різних станціях, є можливість відчутти дух колективу, побачити «мурашник» із середини. Щось порекомендувати стосовно покращення роботи і працівникам, і керівництву станції. З професійної точки зору для мене найголовніше – побачити ті місця технологічного процесу, які можна покращити шляхом автоматизації.

Спостерігаючи за роботою працівників пункту передачі вагонів станції Ужгород, кожною клітинкою відчував їх колективний запал і самовідданість. Радісно бачити, як денні працівники розрахункової групи, інших ділянок підключаються до роботи змінних товарних касирів, допомагають вводити інформацію в комп'ютер, переглядають, сортують і штампелюють накладні. Без метушні, спокійно і доброзичливо. У повній тиші, поміж телефонними дзвінками, штампель безперервно клацає, немов швейцарський годинник. А настроєне годинник і вміло управляє цим злагодженим «мурашником» його господаря – начальник пункту передачі вагонів Валентина Валізаде.

Не стримався і попросився на прийом до начальника Ужгородської дирекції Олександра Єфіменка, щоб подякувати йому за ці дві доби справжньої насолоди від роботи. Свій залізничний марафон він починав саме на станції Ужгород. Зайшли на дві хвилини Наталія Сливка – інженер-технолог, яка відповідає за інформатику на станції Ужгород, та Людмила Василенко – начальник Ужгородського регіонального обчислювального центру.

Саме професіоналізм цих жінок піднімає планку автоматизації залізничного транспорту. А затримались на усі десять хвилин. Говорили про покращення організації роботи прикордонних станцій, про те, як прискорити обробку вагонів за рахунок автоматизації. Олександр Єфіменко оперативно розпорядився про нараду з митниками щодо обміну інформацією на 23 січня наступного року. І раптом усі ми зрозуміли – потрібно передати досвід роботи станції Ужгород іншим. Потрібно провести школу передового досвіду і продемонструвати організацію роботи контори передачі станції Ужгород усім прикордонним станціям України. Це великі клопоти і певні затрати, але вони повернуться сторицею. Адже, перейнявши досвід і скоротивши простої вагонів на прикордонних станціях України на 10 хвилин, отримаємо десятки мільйонів гривень щорічної економії. А скоротити простої можна і значно більше. Тож хай ця стаття буде зверненням до керівників, від яких залежить проведення такої школи.

Принагідно хочу подякувати своїм колегам Роману Попенку та Любові Чапран, з якими розробляв це автоматизоване робоче місце. Вони сьогодні – на інших ділянках роботи. У 2007-му році плануємо розширити можливості нової розробки, щоб встановити її на прикордонних станціях, які межують з Білоруссю та Молдовою.

Андрій МОГИТИЧ,
провідний інженер-технолог
ВП «ІСЦ» залізниці