

Цьогоріч на залізницях розпочається з бурхливого зростання обсягів вантажних перевезень. В цілому по Укрзалізниці за січень-лютий вони підвищилися на 17 відсотків, на 9 відсотків більшим став вантажообіг. Тому на залізничний транспорт лягло велике навантаження. Щоб упоратися із ним, потрібна злагоджена робота усіх підрозділів і колективів залізниці. Через призму цієї тези, що прозвучала з вуст заступника Генерального директора Укрзалізниці Анатолія Лашко, розглядаємо усі питання порядку денного засідання балансової комісії.



Нинішній рік на залізницях розпочається з бурхливого зростання обсягів вантажних перевезень. В цілому по Укрзалізниці за січень-лютий вони підвищилися на 17 відсотків, на 9 відсотків більшим став вантажообіг. Тому на залізничний транспорт лягло велике навантаження. Щоб упоратися із ним, потрібна злагоджена робота усіх підрозділів і колективів залізниці. Через призму цієї тези, що прозвучала з вуст заступника Генерального директора Укрзалізниці Анатолія Лашко, розглядаємо усі питання порядку денного засідання балансової комісії.

Заступник керівника галузі наголосив на тому, що за минулий рік обсяг перевезень на залізничному транспорті зріс на 7 відсотків. У цьому велика заслуга Львівської залізниці, внесок якої у цей показник вимірюється 5 відсотками. Збільшення перевезень відбулося за рахунок інтенсифікації використання наявного рухомого складу, який на 80 відсотків зношений і, принаймні, половина якого має бути списана. Подальший розвиток залізничного транспорту неможливий без його реформування, без залучення інвестиційних програм, заміни основних зношених фондів.

Про готовність до цього процесу нашої залізниці свідчить її фінансово-економічна діяльність у 2006 році. Про неї звітував заступник начальника залізниці з економічних питань Юрій Іщук. Він розповів про виконання об'ємних показників і показників використання рухомого складу, організацію і оплату праці, про виконання плану ремонтів основних засобів та капітальних інвестицій, зробив аналіз отримання доходів, доходних надходжень від перевезень, утримання контингенту, продуктивності праці, собівартості перевезень і експлуатаційних витрат. Було названо десятки цифр і статистичних даних. Ось деякі з них. За 2006 рік залізниця відправила 25 697,5 тис. тонн вантажів, що перевищує план на

ликим ступенем готовності та соціальної сфери. Чистий прибуток залізниці склав 155,9 млн гривень, що менше від запланованого на 96,4 млн.

Анатолій Лашко позитивно оцінив фінансовий баланс магістралі. Він відзначив, що в цілому вона попрацювала добре, високо оцінив злагодженість і ефективність у роботі колективу управління залізниці. Далі ж повів відверту розмову про недоліки. Він звернув увагу присутнього керівного складу залізниці на неналежний стан колії і колійного господарства, на зношеність приміського рухомого складу, особливо дизель-поїздів, наголосив на спаді доходів від пасажирських перевезень, особливо в приміському сполученні. За словами заступника Генерального директора Укрзалізниці, на одну гривню доходів від пасажирських перевезень припадає до 6 гривень витрат. Тому треба вишукувати можливості створення комфортних умов для пасажирів, щоб не програвати у конкуренції з автомобільним транспортом, вирішувати проблему дотацій з місцевих бюджетів.

Анатолій Лашко та керівники Главків Укрзалізниці, які брали участь

656,8 тис. тонн. Це, відповідно, вплинуло на вантажообіг, який за минулий рік виконано на 103,7 відсотка. Від перевезень отримано 3,082 млрд грн доходів, з них 91 відсоток становлять доходи від вантажних перевезень. Фактичні експлуатаційні витрати залізниці склали 2,833 млрд грн і перевищили план на 5,2 відсотка. Це спричинено збільшенням фонду оплати праці з нарахуваннями, більшим використанням палива, електроенергії, матеріалів. На цей показник вплинуло і зростання цін. На ремонти витрачено 432,4 млн гривень, це 6,2 відсотка понад план.



План з капітальних інвестицій виконано на 104,1 відсотка. Вони в основному скеровувалися на реконструкцію та технічне переозброєння, а також на фінансування перехідних об'єктів з ве-

у засіданні, повели бесіду з начальниками служб залізниці. На критичні питання відповідали начальник пасажирської служби Іван Мартинюк, начальник служби локомотивного госпо-

– Для критичних зауважень на нашу адресу були підстави, – зазначив у коментарі кореспондентові газети начальник залізниці Михайло Мостовий. – Недоліки зумовлені як об'єктивними, так і суб'єктивними причинами. Працюватимемо над їх усуненням і разом з тим готуємося до значного зростання обсягів перевезень, що відбувається. Відповідно, готуватимемо основні засоби колійного, вагонного, локомотивного господарства. Цьогоріч плануємо модернізувати 220 кілометрів колії, капітально відремонтувати 50 кілометрів, провести 100 кілометрів середнього ремонту. Це велика, трудомістка робота. Для її проведення впорядкується колійна техніка, збирається решітка, заготовляється щєбінь, накопичуються запасні частини для вагонів.



дарства Ігор Войціховський, начальник служби вагонного господарства Петро Калітчук, начальник служби організації праці, заробітної плати і структур управління Олександр Федорович.

Ряд гострих проблем окреслив голова дорпрофсожу Андрій Сенишин.

– Потрібно чітко визначитися у кадровому питанні, – зазначив Андрій Андрійович. – Якщо не провадити про-

щоб їх усіх можна було забезпечити роботою.

50 відсотків спецодягу і спецвзуття, які отримує залізниця, – неякісні. Після першого ж прання вони часто стають непридатними для використання. Ситуацію ускладнює те, що залізниця не має впливу на фірму-постачальника, оскільки увесь спецодяг і спецвзуття надходить централізовано...

Належні умови для проживання наших працівників треба створити у залізничних гуртожитках. Для цього у фінансових планах слід передбачити відповідні кошти. Після цього це житло можна буде передати у комунальну власність, що захистить тих, хто проживатиме у ньому, від свавілля нового власника, який може приватизувати житло.

Для надання медичних послуг залізничникам слід залишити у власності магістралі 6 лікарень і 10 поліклінік. Досвід сусідніх держав показує, що вони могли б фінансуватися на 50 відсотків залізницею, решта – з бюджету.

Вичерпавши порядок денний, балансова комісія завершила роботу.

**Мирослав БУРКОВИЧ
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО**

Реформування галузі

Вагонні депо: РОЗПОДІЛ НА ЕКСПЛУАТАЦІЮ ТА РЕМОНТ

Засідання балансової комісії вагонного господарства Укрзалізниці, яке відбулося у Львові, стало не лише підсумком минулого року, але й окресленням завдань на 2007-й та визначенням головних напрямків реформування господарства. У ній взяли участь заступники начальників залізниць, котрі курують цю службу, та начальники служб вагонного господарства. Запросили також і директорів вагоноремонтних заводів. Головує на комісії заступник Генерального директора Укрзалізниці Микола Сергієнко.

Першого дня робота тривала в інформаційно-методичному бюро Львівської залізниці, наступного – на базі вагонного депо Дрогобич, де всі гості ознайомилися із виробничою базою цього підприємства та на практиці обговорили всі дискусійні проблеми.

Перш ніж начальники вагонних служб залізниць озвучили свої звіти, короткі підсумки торішньої роботи підбив начальник Головного управління вагонного господарства Володимир Мархай. Він наголосив, що загалом з усіма завданнями господарство впоралося. Але фінансування відбувалося гірше, аніж 2005 року. Попри це всі підприємства вагонників спрацювали з прибутком. Загалом на всіх залізницях капітальним ремонтом було відремонтовано 7 806 вагонів, деповським – 54 тисячі.

Одна з головних проблем, яку підіймали доповідачі – перевищення темпу росту витрат над ростом доходів. Ця



тенденція спостерігається переважно у всіх господарствах, зокрема і у вагонному. Тож у майбутньому буде вжито заходів, щоб збалансувати витрати.

У коментарі газеті заступник Генерального директора Укрзалізниці Микола Сергієнко розповів, що цьогоріч на вагонне господарство чекає багато змін:

– Ми розпочинаємо процес перерозподілу на вагоноремонтні депо і депо, які будуть лише займатися експлуатаційною роботою. Це один із етапів реструктуризації залізничного транспорту. На всіх залізницях ми обрали сімнадцять депо, на яких буде створена сучасна та потужна ремонтна база. Також будемо впроваджувати практику здачі їх в оренду. Згодом залізниця буде

не в змозі забезпечити всі вагонні депо роботою, адже відповідно до вказівки Генерального директора Укрзалізниці Володимира Козака взято курс на оновлення рухомого складу. Відтепер начальникам вагонних депо доведеться звикати до нових методів господарювання, до більшої самостійності, а отже й відповідальності.

Найголовніша проблема вантажного рухомого складу – динаміка старіння випереджує динаміку відновлення. Тому наше завдання цю тенденцію змінити. Загалом на залізницях налічується майже дванадцять тисяч старих, ненадійних вагонів. Є вагони, які після кожного рейсу потрапляють на деповський ремонт.

Минулого року було відремонтовано п'ятнадцять тисяч вагонів, а 2007-го

плануємо тільки чотири тисячі. Кошти спрямовуватимемо не на ремонт, а на оновлення рухомого складу. Колись ми дотримувалися практики продовження терміну експлуатації вантажних вагонів. Тепер ж від цього відмовилися. Натомість зробили ставку на будівництво нових вагонів. Відповідно зміниться й робота вагоноремонтних заводів. Тут цього року плануємо збудувати та віддати в експлуатацію щонайменше шість тисяч нових вагонів. Фахівці підрахували, якщо щороку будемо закупляти 10-12 тисяч нових вагонів, то за чотири роки оновимо третину парку вантажних вагонів, – сказав Микола Сергієнко.

Також він запевнив, що виробничі потужності визначених сімнадцяти депо і вагоноремонтних заводів будуть оновлюватися.

– Щоправда, ми не зможемо швидко поміняти специфіку роботи. Наприклад, на вагоноремонтних заводах все обладнання, фахівці були спрямовані на ремонт, а не на будівництво нових вагонів. Тому зараз і споруджуємо, і ремонтуємо, закупляємо новий технологічний інвентар, а також проводимо навчання фахівців та робітників. Багато в чому робота залежить від постачання запасних частин. Наприклад, об'єми ремонту колісних пар цього року збільшаться у чотири-п'ять раз. Наразі ще досить актуальна проблема із постачанням комплектуючих для нових вагонів, – підсумував заступник Генерального директора Укрзалізниці Микола Сергієнко.

Начальник вагонної служби Львівської залізниці Петро Калітчук зазначив, що 2006 року деповським

ремонтом було відремонтовано 5 964 вагони. Понад план спрацювали і щодо підсобно-допоміжної діяльності – 22 мільйони 474 тисячі гривень за минулий рік. Також він наголосив на актуальних питаннях підприємств господарства. Зокрема, йшлося про претензії зі сторони польських, словацьких, румунських залізниць на несправні вагони, що надходять в ці держави з України. Структурним підрозділом вагонного господарства не вистачає фахівців робітничих професій – електрозварувальників, токарів тощо. Ймовірно шляхом розв'язання проблеми може стати цільове навчання чи замовлення у професійно-технічних училищах.

Начальник Головного управління вагонного господарства Володимир Мархай виокремив особливості роботи на Львівській залізниці:

– По-перше, це єдина із залізниць, де немає майстерень із ремонту колісних пар. Їх ремонтують на Стрийському вагоноремонтному заводі. Сама специфіка роботи призводить до того, що часто Львівська залізниця залишається без колісних пар. Друга проблема – це пошкодження вагонів у Словаччині, Польщі тощо. Механізм відшкодування завданих збитків ще не досить відрегульований.

Генеральний директор Укрзалізниці велику увагу надає інноваційним технологіям і Львівська залізниця є піонером у розробці програм автоматизованих робочих місць.

**Ірина МИКОЛАСНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО**