

Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ:

«В основних показниках нашої роботи є тривожні тенденції...»



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

У червні покращився пасажирообіг. Якщо за півроку він склав 97,8 відсотка у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, то в червні – 100,1 відсотка. І в принципі всі дирекції, крім Тернопільської, перевищили показники минулого року. Збільшилися показники пасажирообігу у приміському русі. Якщо за півроку ми мали 101,6 відсотка, то за червень – 105 відсотків. Зросли показники пасажирообігу і в далекому сполученні, якщо за півроку у нас було 94,4 відсотка, то за червень – 96,4. У порівнянні з червнем минулого року, відправлено пасажирів 100,0 відсотків, а за півроку – 99,3 відсотка.

Однак, тривожить основний наш показник – навантаження.

Знизилися також темпи обігу вантажного вагона і вагона з місцевим вантажем. Якщо за півроку темп росту показника простою вагона під вантажними операціями становив 123,3 відсотка, то в червні – лише 104,8. І так пропорційно по всіх дирекціях. А в Івано-Франківській дирекції – усього лише 97,2 відсотка.

Середня дільнична швидкість до минулого року складає лише 99,7 відсотка і не виконується у Львівській та Рівненській дирекціях, розумію, що тут є об'єктивна причина – колійні роботи, які виконуються на цій дільниці. Я вже не раз звертав увагу руховиків на продуктивність локомотивів, особливо електровоза. Якщо за шість місяців продуктивність складає 99,9 відсотка, то за червень – усього 90,3 відсотка до минулого року. Дуже погана ситуація у Львівській дирекції – 87,9 відсотка і у Рівненській дирекції – 78 відсотків.

Показники з продуктивності праці ми виконали на 102,6 відсотка до плану, до показників минулого року – на 104,7.

За очікуваними даними, доходи від перевезень за півріччя склали 1640 млн грн, в т.ч. за пасажирські перевезення 154,4 млн грн. Збитки від пасажирських перевезень склали 398,7 млн грн, в т.ч. у приміському сполученні – 131,0 млн грн. Додаткові збори виконані лише на 95,7 відсотка. У приміських пасажирських перевезеннях ми від однієї вкладеної гривні отримуємо лише 12,5 копійки доходів. А тому діяльності приміських перевезень треба надалі надавати значної уваги, щоб зменшити їх збитковість.

Торкнувшись колійних та інших робіт, які сьогодні виконуються на дільниці головного ходу залізниці від Здолбунова до Львова, начальник залізниці Михайло Мостовий високо оцінив роботу, проведenu профспілковими комітетами структурних залізничних підрозділів:

– Я хочу подякувати нашим профспілкам за пильну увагу до побуту: забезпечення питною водою, нормальною постільною білизною, харчуванням, іншими побутовими умовами. Де це можливо, люди мають холодильники і телевізори. Андрій Андрійович Сенишин віддав на лінію телевізор зі свого кабінету. Я вдячний за уважне ставлення до проблем людей.

Ігор ПАРАЦАК

ЧОМУ “КУЛЬГАЄ” ЕКСПЛУАТАЦІЙНА РОБОТА?

У червні 2007 року залізниця не впоралася з виконанням кількох показників експлуатаційної роботи, зокрема, дільничної і технічної швидкості та продуктивності роботи локомотива й електровоза. Показник дільничної швидкості виконаний на рівні 31,1 км/год, а план становить 32,5 км/год. Показник технічної швидкості виконаний на 40,9 км/год, за планом – 41,4 км/год. Про причини цього розповів заступник начальника служби перевезення Олександр ЯШИН:

– Серед причин зниження швидкості – попередження на дільницях головного ходу, де триває обкатка колії після проведення капремонтів. Ще одна причина – потік поїздів у зв'язку з наданням довготривалих “вікон” з дільниці Здолбунів-Красне – Львів з графіковими швидкостями 48,9-43,8 км/год спрямували на дільницю Здолбунів-Ківерці-Ковель – Ощадно – Сокаль – Львів, де швидкості становлять, відповідно, 21,6, 37,7, 37,5, 34,4 та 24,9 км/год. А також відхилення потоку Здолбунів-Красне на дільницю Підволочиськ-Тернопіль-Красне та Лавочне – Львів по станції Стрий на дільницю Ходорів-Тернопіль, де графікові швидкості також досить низькі. Це було зроблено для того, аби потяги не простоювали декілька годин на станціях.

Щодо продуктивності роботи, то цей показник виконаний на рівні 831 тис. тоннокілометра бруто, тоді як план складає 845 тис. тоннокілометрів. Продуктивність електровоза виконано на 902 тис. тоннокілометри бруто за плану – 918 тоннокілометрів. Таким чином, зменшення тоннокілометрової роботи в електротязі складає 8,3 відсотка до плану.

За словами Олександра Яшина, таку ситуацію спричинили заборона ставити в оперативний резерв електровози приписки Південно-Західної залізниці на станціях Здолбунів, Клепарів за нерівномірності поїздопотоків та під час довготривалих “вікон”. Ще у 2006 році в середньому на добу в оперативний резерв залізниці (коли локомотив простоював більше шести годин) відстав-

ляли 8 електровозів змінного струму. Заборона почала діяти з 1 січня 2007 року.

Окрім того, у червні збільшився середньодобовий простій електровозів на станціях Львів та Здолбунів у зв'язку з очікуванням дозволу на відправлення після закінчення “вікон”. До зменшення продуктивності праці локомотива додалося ще й зменшення середньої ваги поїзда. Так, у червні 2006 року вага поїзда в електротязі складала 3 148 тонн, а в цілому по локомотивах – 3 039 тонн, то в червні 2007 року, відповідно, 3 008 та 2 902 тонн.

– Звичайно, такі показники для залізниці не є добрими, – говорить Олександр Яшин. – Але ми розуміємо, що модернізацію колії провести вкрай необхідно. Це дасть змогу збільшити швидкість на дільницях від Здолбунова до Львова. Після закінчення “вікон”, коли вантажопотоки підуть через Здолбунів, усі показники виконуватимуться відповідно до плану, а то й понад план. Про це дає змогу говорити хоча б той факт, що під час попередніх місяців показники експлуатаційної роботи виконувалися.

Дмитро ПЕЛИХ

НАПРУЖЕНІ РИТМИ «ВІКОН»

«Після ремонту тут буде дуже красиво...»

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Досвідчені колійники кажуть, що відчуті ритм “вікна” можна лише, побувавши на перегоні, коли техніка з'їжджається на визначений кілометр, а колійники уже ведуть підготовчі роботи. Так зробили ми минулого вівторка, взявши за орієнтир залізничний переїзд 1457 км перегону Борщовичі-Задвір'я. Його господиня – Анісія Тимуць, чергова по переїзду Підзамчівської дистанції колії була цього дня заклопотана: окрім ремонту приміщення чергового, під час “вікна” повинні були замінити стрілочний перевод №3, плиту настилу переїзду та перильну огорожу.

А будиночок уже милував око червоною черепицею, тільки стіни чекали рук майстрів будівельного управління №6, які того дня працювали на оновленні споруди станції Борщовичі та встановлювали огорожу. Проте територія біля переїзду засвідчувала, що його господарі люблять красу і дбають, щоб чудовими мальвами, айстрами, трояндами та іншими квітами могли милуватись всі, хто проїжджає 1457 кілометр. “Ми самі купуємо квіти та висаджуємо їх, – розповіла нам чергова по переїзду із 28-річним стажем Анісія Тимуць. – Після ремонту тут буде дуже красиво”.

Реконструкції підлягає і пункт обігріву колійників, що розташований неподалік станції. Будівельники уже вкрили дах червоною черепицею та повинні існуючу велику кімнату перегоріти на три приміщення: під сушарку, санвузол, душ, умивальник. А більшу кімнату використовуватимуть для приймання їжі. Про це розповів колійний майстер Підзамчівської дистанції колії Ігор Щепний. Але того дня його думки були зосереджені на організації “вікна”, під час якого планувалось замінити стрілочний перевод №3 на станції Борщовичі, виконати середній ремонт на 10-метровому відрізку колії за стрілочним переводом і 15-метровому – до стрілочного переводу, перенести на 1453 км непарної колії довгомірні рейки в кривій ділянці з третього по дев'ятий пікет, тобто, загалом “перекинути” 600 метрів колії з боковим зносом, замінивши зовнішню рейку на внутрішню. На перегоні Підбірці-Борщовичі виправленням колії займатиметься машина ВПР, на зупинному пункті Залуги за допомогою ДГКу колійники працюватимуть на реконструкції посадочної платформи.

Техніка надто часто ламається

Поки на “вікно” прибувала техніка – укладальний кран, ВПР, ДГКу та вертушки із щабелем, начальник Підзамчівської дистанції колії Ярослав Яцинич, який також приїхав на перегон, координував хід підготовчих робіт. Він розповів нам, що в рамках програми запровадження швидкісного руху на дільниці Львів-Красне-Здолбунів по Підзамчівській дистанції колії залишається поміняти 4 стрілочних переводи – із них два на станції Борщовичі. “Якраз сьогодні буде “вікно” на сьомій стрілці. Після цього – у Підбірцях. Сьогодні під час “вікна” ще перекидаємо пліть, але оскільки на сьогодні нам не дали локомотив, то зварювання плануємо на 12 липня. Тоді ж будемо міняти ще одну стрілку на станції Задвір'я. Виконувати обсяг робіт на дистанції допомагають 50 солдатів та 12 працівників з Чортківської дистанції колії. В основному вони займаються приведенням до належного стану смуги відчуження та благоустроєм залізничних переїздів від Борщович до Задвір'я.

На перегоні Радивилів-Рудня Бродівської дистанції колії того дня планувалось “вікно” з модернізації колії. Як завжди, на допомогу КМС №123 прийшли колійники. Бригадир другої бригади четвертого околотку Павло Чубик розповів про підготовку до “вікна” на непарній колії, якою зайняті монтери Бродівської та Ходорівської дистанцій колії. “Зараз прибуде техніка з Рівного, і робота піде”, – запевнив він. І дійсно, здалека долинув перестук коліс потужної колійної техніки, яка, на жаль, ще не може обходитись без рук монтерів колії. Згодом заступник начальника Бродівської дистанції колії Анатолій Крам розповів, що на перегоні Радивилів-Рудня під час “вікна”, яке триватиме аж до 12 липня, працює дві машини RM-80, вкладаються довго-

мірні рейки, працюють механізми із виправлення та рихтування колії.

З постачанням матеріалів проблем нема, триває останнє “вікно” з модернізації колії, укладено рейко-шпальну решітку від 63 по 54 кілометр, залишилось пройти цю відстань машинами RM-80. Але є проблеми з технікою і Львівського, і Київського центрів механізації колійних робіт, яка дуже часто ламається. У київській, наприклад, вийшов з ладу стартер і поки його передали із столиці та встановили, машина простояла більше доби, це – велика втрата часу при нинішніх стислих строках виконання завдання.

Загалом, на перегоні мають завершити укладання рейко-шпальної решітки, а машині RM-80 ще треба виконати 60 відсотків роботи. Якби було менше поломок, цей відсоток був би значно менший.

Води вистачає, потрібні плащі-дощовики...

Головний механік Бродівської дистанції колії Василь Лотоцький каже, що нині функції його підрозділу значно розширились, адже, крім тієї техніки, яка є в дистанції, доводиться опікуватись і “чужою” технікою, що прибула сюди працювати. Він теж стурбований тим, що часто доводиться ремонтувати машини і Українського, і Львівського центрів механізації колійних робіт, колійних машинних станцій. Загалом, на дистанції працює до 70 одиниць техніки, нерідко – в посиленому режимі, хоча такі машини як ВПР чи ВПО повинні працювати без перерви не більше трьох годин, тоді зупиняються для охолодження. Василь Лотоцький теж вважає, що доцільно було створити мобільні ремонтні бригади для швидкого ремонту техніки. Однією з причин частих зупинок техніки є неякісні запасні частини, які не витримують свого терміну служби. Це наслідок тендерної форми закупівлі, де передбачена орієнтація на найнижчі ціни, але дешево не означає якісно. Служба головного механіка Бродівської дистанції колії також займається постачанням техніки паливно-мастильними матеріалами і верхньої будови колії безпосередньо на перегононі відповідно до заявок, які координуються в штабі.

До закінчення робочого дня нам не вдалося поспілкуватись із працівниками штабу. Його керівник та заступники були на перегонах, кіба що диспетчер Бродівської дистанції колії Лариса Рак, відклавши на кілька хвилин телефонну трубку, зауважила, що за чотири роки роботи на цій посаді такої напруги як зараз, не пам'ятає. Власне, на диспетчері сходяться усі питання, пов'язані з роботою на перегонах. Він замовляє всі “вікна”, погоджує їх з техніквідділом дистанції та відділом капітальних робіт служби колії. У роботах задіяно дуже багато колійної техніки, відповідно треба замовляти локомотиви, пильнувати, щоб машини були заправлені паливом. Звісно, багато уваги приділяється питанням безпеки, в т.ч. вчасної видачі та відміни обмеження швидкостей руху поїздів. Диспетчери також контролюють дотримання часу “вікон” та їх відміни. “Зокрема зараз йдуть роботи на довготривалому “вікні” Рудня-Радивилів, основним виконавцем робіт на яких є КМС №123, йому допомагають колійники Бродівської та інших дистанцій колії, – каже Лариса Рак. – Дякувати Богу, все відбувається добре. Всі активно працюють і вболівають за кінцевий результат”.

Зливи, які пройшли минулого тижня, ускладнили побутові умови колійників, які жили в наметах. Дощі були настільки сильними, що окремі намети не витримали, довелося людям переселяти у побутові приміщення складів на станції Дубно та в дитячий садок в Ожидові. А ще минулої п'ятниці після обіду на 5-ту колію станції Дубно прибув вагон-сушилка КМС №125, щоб люди, які мешкають в школі-інтернаті та на складах, змогли просушити одяг. Ще раніше було терміново підключено тимчасове водопостачання у побутових приміщеннях складів. Є домовленість також про організовані відвідини лазні в Мирогощі та в Дубно. Налагоджено харчування колійників в ідальні “Урожай”, яка розташована неподалік.

Проблема забезпечення людей на перегонах пляшковою мінеральною водою, в тому числі негазованою, вирішена. На зміну їй прийшла інша – забезпечення людей плащами-дощовиками, бо синоптики обіцяють часті дощі.

Орися ТЕСЛЮК