



КОЛІЙНІ «НОВАЦІЇ»

Незважаючи на те, що у розпорядженні дистанції колії є понад чотириста куцорізі, подекуди куці ще рубають саморобними інструментами, на зразок кубинських мачете, що за формою нагадують короткий меч, заточений з одного боку. Продуктивність такої праці та її безпека не відповідають сучасним вимогам. Редакція газети «Львівський залізничник» просить відгукнутися усіх колійників, кому керівництво дистанції дає до рук не спеціально придбану для цього сучасну куцорізіальну техніку, а кубинські «народні інструменти»...

Ми готові приймати, сфотографувати вас під час роботи і розмістити ваше фото у газеті, щоб у такий спосіб допомогти покращити ваші умови праці. Контактний мобільний телефон редакції 8-050-317-36-45.

Туристичні потяги на Євро-2012

Планується, що під час проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 року територією України та Польщі курсуватиме по 10 туристичних поїздів. Про це на Міжнародному інвестиційному форумі у Львові повідомив виконавчий директор Федерації футболу України, голова виконавчого комітету з підготовки і проведення Євро-2012 Іван Федоренко. За його словами, кожен такий екскурсійний потяг буде розрахований щонайменше на 1 тис. пасажирів. «Усі потяги матимуть необхідне сучасне обладнання та курсуватимуть за найбільш відомими туристичними маршрутами України і Польщі, – зазначив Іван Федоренко. – Загалом футбольні матчі під час Євро-2012 триватимуть всього 32 години, а весь чемпіонат – 650 годин. Приблизно 300 годин уболівальники витратять на сон, і решта часу залишається на різноманітні культурні програми. Саме тут туристи зможуть скористатися послугами спеціальних потягів».

МІСЯЦЬ НА «ЗАЧИСТКУ» НЕДОЛІКІВ

До уваги бухгалтерів відокремлених залізничних підрозділів. Начальник залізниці Михайло Мостовий визначив місячний термін для остаточної «зачистки» недоліків у питаннях інвентаризації необоротних активів і зобов'язав відповідальних посадових осіб до щотижневої звітності із цього питання.

Підсумки пасажирського літа - 2007: конкуренція з автоперевізниками стає гострішою

Як повідомили у пасажирській службі Львівської залізниці, за вісім місяців цього року було перевезено 47 мільйонів 611 тисяч пасажирів. Проте, цьогорічна цифра менша від минулорічної на 197,9 тисяч осіб. У приміському сполученні перевезено понад 38 мільйонів пасажирів, що більше від показників минулого року на 245 тисяч.

За червень-серпень цього року послугами Львівської залізниці скористалося 17 мільйонів 365 тисяч пасажирів. Це на 40 тисяч більше, аніж минулого року. Проте, порівняно з минулим роком, зменшилась кількість відправлених потягів. У далекому сполученні – на 392, у приміському – на 1 469.

Відповідно до статистичних відомостей, показник середньої заселеності вагонів перевершив минулорічний і склав майже 30 осіб.

Попри те, що за червень-серпень цього року збільшилися доходи від пасажирських перевезень, зросли й експлуатаційні витрати на 31

відсоток. Збитки від пасажирських перевезень за літо 2007 року зросли на понад п'ять мільйонів, порівняно з літом 2006 року.

Рентабельність підсобно-допоміжної діяльності склала 50 відсотків, а за аналогічний період минулого року – лише 33 відсотки. Збільшення доходів відбулося за рахунок підвищення цін на такі послуги, як проживання в кімнатах відпочинку, повернення плати за невикористаний квиток.

Статистичні показники прокоментував заступник начальника пасажирської служби Богдан Яворський:

– Впродовж літа, порівняно з аналогічним періодом минулого року, пасажирообіг збільшився на 1,7 відсотка. Ми проаналізували заселеність додаткових потягів та причіпних вагонів до Феодосії, Керчі, Бердянська, Кисловодська. Результати виявилися цілком успішними, тому, ймовірно, додаткові потяги та причіпні вагони будуть курсувати й наступного літа.



Про збільшення зараз мова не йде, адже все залежить від того, чи закупимо ми новий рухомий склад.

Варто зазначити, що під час літніх пасажирських перевезень майже не траплялося критичних статей у ЗМІ. А це також показник нашої роботи.

Хоча пасажирообіг досить високий, але впродовж літа Львівська

залізниця перевезла менше пасажирів, аніж торік. У внутрішньому та місцевому сполученні відчуваємо конкуренцію автоперевізників. До того ж, зараз багато людей віддають перевагу мандрівкам на власному автотранспорті. Якщо ще декілька років тому більшість населення обирала дешевий плацкартний вагон, то тепер популярнішими є купейні.

Як і загалом на залізниці, у пасажирському господарстві темпи росту витрат перевищують темпи росту доходів. Це спричинено постійним подорожчанням енергоресурсів, запасних частин та обладнання. Також пильно відстежуємо показник оптимальної кількості вагонів у складах пасажирських поїздів.

Я вважаю, що літні пасажирські перевезення завершилися задовільно. Залізниця не лише впоралася із виконанням показників, а й постійно дбає про поліпшення сервісу та комфорту в поїздах.

Ірина Миколаєнко
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Небезпечні вантажі не підуть, якщо відправники не дбатимуть про належний технічний стан свого рухомого складу

З початку року через недотримання вантажовідправниками Правил перевезення небезпечних вантажів та Інструкції з експлуатації цистерн на залізницях України було зафіксовано 53 випадки витікання та випаровування небезпечних вантажів – інформує Управління взаємодії Укрзалізниця зі ЗМІ. Останній випадок стався 2 жовтня 2007 року на станції Мшана (Городоцький р-н, Львівська обл.). О 17.40 на станцію прибув потяг, у складі якого були цистерни власності ВАТ «Рівнеазот», завантажені аміаком. Вантаж слідував зі станції Обарів (Рівненська область) до Республіки Польща. Через незадовільне технічне утримання запірної арматури, за що, згідно із нормативними документами, відповідає власник цистерн, у цистерні № 57732976 сталося незначне випаровування аміаку. Вітик вантажу оперативно усунула аварійна бригада. Проте, цей факт викликав занепокоєння меш-

канців села Мшана. Хоча випадок не завдав жодної шкоди ні життю та здоров'ю людей, ні навколишньому середовищу, Львівська залізниця прийняла рішення заборонити курсування цистерн ВАТ «Рівнеазот». За інформацією прес-центру залізниці, заборона діятиме щонайменше до повного обстеження цистерн, які належать цьому відправникові, на предмет безпечного транспортування вантажів. Здійснюватимуть обстеження спеціалізовані організації, які мають на це відповідні ліцензії.



Для того, щоб у майбутньому такі заборони не торкалися інших відправників, Львівська залізниця звертається до приватних структур, які є власниками цистерн, із вимогою відповідально ставитися до того рухомого складу, який вони експлуатують. Економія на ремонті цистерн може призвести до непередбачуваних наслідків, за які доведеться відповідати перед законом.

Борги повертають не всі

Рекордною стала сума відшкодування обласними адміністраціями Західного регіону за перевезення пільгових категорій пасажирів у вересні. Вона становить 1,5 млн грн, що складає 103,9 відсотка до запланованої. Про це повідомляє відділ тарифів служби приміських перевезень. Рекордсменом з відшкодування коштів у вересні є Волинська область, яка розрахувалася із залізницею на 200,1 відсоток. Рівненська обласна адміністрація розрахувалася на 128 відсотків, а Тернопільська та Івано-Франківська – на понад 126 відсотків. Рівень відшкодування коштів за пільгове перевезення пасажирів Львівської, Чернівецької та Закарпатської областей перебуває на рівні 80 відсотків.

Якщо говорити про відшкодування коштів за 9 місяців 2007 року, то цей показник загалом виконано на 84,5 відсотка. Адже лише дві області повністю перерахували залізниці кошти за надані послуги. Волинська та Закарпатська обласні адміністрації розрахувалися на 100 та 105,5 відсотка, відповідно.

Найменше за 9 місяців відшкодувала Тернопільська область – 71,3 відсотка до плану.

Окрім того, Львівська залізниця недоотримує кошти за перевезення студентів. Якщо у держбюджеті на 2007 рік сума для розрахунків із залізницею складає 4,9 млн гривень, то студентам вже надано послуг на суму понад 7,45 млн гривень, а відшкодовано лише 1,888 млн гривень. Таким чином, недоотримана сума складає 5,562 млн гривень.

Дмитро ПЕЛИХ

Понад 200 залізничників сіли за парти

Розпочався новий навчальний рік у технічній школі Львівської залізниці

За словами директора технічної школи Романа Куриляка, протягом 2007-2008 навчального року у школі пройдуть підготовку і перепідготовку 66 навчальних груп, а це 1 360 осіб. Окрім того, відповідно до наказу Генерального директора Укрзалізниці, з січня 2008 року у школі проводитимуться короткотермінові курси підвищення кваліфікації. Від січня до червня на цих курсах підвищать кваліфікацію 310 осіб.

«Також є замовлення від Рівненського та Івано-Франківського центрів зайнятості на підготовку 15 квиткових касирів, – говорить Роман Куриляк. – Загалом технічна школа має ліцензії на підготовку та перепідготовку залізничників за 29 спеціальностями». Але, за словами Романа Куриляка, найбільше замовлень надходить від служби локомотивного господарства та служби колії. Протягом 2007-2008 року 13 груп працівників служби локомотивного господарства пройдуть перепідготовку. Є замов-

лення й від служби воєнізованої охорони, служби сигналізації і зв'язку, а також від пасажирської служби та служби перевезень. Водночас у технічній школі є ліцензії на підготовку машиністів залізнично-будівельних машин, але навчання за цією спеціальністю у школі не проводиться. Підготовка таких кадрів здійснюється у Золотоніській технічній школі. Також відпала необхідність на підготовку регулювальників швидкості руху вагонів та чергових стрілочного поста, бо підприємствам дозволено самостійно їх навчати.

– Цьогоріч у нас працює два навчальні пункти: на станції Рівне та на станції Глибочок Тернопільської дирекції залізничних перевезень, – говорить Роман Куриляк. – У Рівному готуватимемо стропальників, а у Глибочку – складачів вагонів. Але найголовніше, що цьогоріч нам вдалося обладнати полігон для навчання. Бродівська дистанція колії передала нам діючу дрезину, тож

навчатимемо наших слухачів переїжджати з однієї колії на іншу. Також цього року ми кардинально оновили плакатний фонд, у школі з 2000 року діє бібліотека, до якої постійно надходять нові спеціалізовані видання українською мовою. Така навчальна база та професійний викладацький склад дозволяють якісно готувати кадри для залізниці.

Щодо проблем у навчальному процесі, то Роман Куриляк відзначив лише одну: відсутність місяця проживання для слухачів школи.

– Нам доводиться домовлятися із залізничними організаціями, щоб ті поселили наших слухачів, – говорить Роман Куриляк. – Таким чином вдається поселити близько 80 осіб, решту селимо у готелях. А це тягне за собою значні витрати, бо один день проживання в готелі коштує 32-40 гривень, а курси можуть тривати від одного до шести місяців. Ці гроші залізниця не втрачала б, якби у нас був гуртожиток.

Дмитро ПЕЛИХ