

# “Швидкість руху залежить від безпеки”

**Зпровадження програми швидкісного руху, модернізація та оновлення технічних засобів – ці та інші аспекти розвитку ставлять перед залізницею жорсткі вимоги у плані безпеки руху. Аналізуючи стан безпеки руху поїздів і автотранспорту в господарствах залізниці за підсумками дев'яти місяців 2007 року, варто відзначити зменшення кількості транспортних подій у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Втім, не бракує і проблем, які потребують прискіпливої уваги та оперативного вирішення.**



Впродовж січня-вересня на залізниці сталося 73 транспортні події проти 84, що були зафіксовані за дев'ять місяців 2006 року. Зокрема, на 2 та 10 випадків відповідно зменшилася кількість серйозних інцидентів (3 проти 5) і порушень (22 проти 32), кількість інцидентів залишилася на рівні минулого року (47 проти 47). Проте впродовж звітного періоду на залізниці сталася одна катастрофа, а саме 16.07.2007р. на перегоні Ожидів – Олесько – Красне трапився схід 17 вантажних вагонів – 15 цистерн, що були завантажені жовтим фосфором та два піввагони з коксом. Причина аварії – порушення технічних умов навантаження жовтого фосфору, а також зміни конструкції цистерн для перевезення небезпечних вантажів вантажовласником.

## Час і день мають значення

Найбільш несприятливими годинами доби, в які було зафіксовано транспортні події, є періоди з 12.00 до 18.00 та з 0.00 до 6.00 год, а найбільш несприятливими днями тижня у цьому плані є вівторок та четвер.

Незважаючи на тенденцію до зменшення, найбільш нестабільною залишається ситуація із дотриманням безпеки руху в локомотивному господарстві, де кількість транспортних подій становить 38 відсотків від їх загальної кількості по залізниці. При цьому до 75 відсотків транспортних подій в локомотивному господарстві сталося через грубе порушення технології ремонту при виконанні ПР та ТО.

Збільшення кількості транспортних подій за звітний період зафіксовано в господарстві електропостачання (12 проти 10) та пасажирському господарстві (5 проти 3). На рівні торішніх показників зафіксовано транспортні події у господарствах перевезень, вагонному та комерційної роботи і маркетингу. У той же час зі зменшенням кількості транспортних подій, окрім локомотивного, завершили третій квартал господарства колії і сигналізації та зв'язку.

Схожа ситуація спостерігається і в дирекціях залізничних перевезень. Скажімо, за дев'ять місяців цього року у Львівській дирекції зафіксоване незначне зменшення транспортних подій у порівнянні з аналогічним періодом 2006 року, проте саме у цій дирекції трапилося найбільше транспортних подій – 33. Побільшало транспортних подій на підприємствах Тернопільської дирекції (9 проти 6). Решті вдалося знизити ці показники: Рівненська дирекція (10 проти 20), Івано-Франківська – (9 проти 10), Ужгородська – (12 проти 13).

## Мільйонні збитки з вини партнерів

Внаслідок транспортних подій залізниці завдано збитків на суму понад 7 млн. грн., з них майже 6,5 млн. – збитки, завдані з вини Казахської залізниці (катастрофа на перегоні Ожидів – Олесько – Красне Рівненської дирекції залізничних перевезень). З вини працівників залізниці завдано збитків на суму 624 281 тис грн, однак винні відшкодували всього 52 071 тис грн.

Викликає занепокоєння і той факт, що впродовж звітного періоду частішали випадки несанкціонованого втручання у роботу залізниці. Протягом дев'яти місяців 2007 року на залізниці зафіксовано 75 випадків крадіжок, пошкоджень, розкомплектування рухомого складу та інших технічних засобів.

Збитки становлять 97 574 тис грн, однак винні відшкодували тільки 18 335 тис грн. За фактами крадіжок порушено 13 кримінальних справ. За звітний період також було зафіксовано 3 випадки накладань сторонніх предметів на колію.

## Чому “кульгає” безпека руху?

Аналізуючи стан безпеки руху поїздів у господарствах залізниці, варто зупинитися на такій проблемі: тягарем, що знижує рівень дотримання безпеки руху в господарстві перевезень є відділ перевезень Ужгородської дирекції, де відчувається брак контролю за проведенням, розглядом і усуненням недоліків, виявлених технічними ревізіями. У відділі перевезень Тернопільської дирекції незадовільно проводяться ознайомлення з важливими документами з безпеки руху та технічні навчання диспетчерського апарату.

Загалом у господарстві частішали випадки затримки поїздів біля вхідних сигналів. А за дев'ять місяців цього року придбано лише 56 літарів та жодної переносної радіостанції, при потребі 787 літарів та 301 переносної радіостанції.

У локомотивному господарстві збільшення кількості транспортних подій було допущено локомотивними депо Львів, Тернопіль та Чернівці. Ці випадки спричинені неякісним виконанням деповських планових видів ремонту та технічного обслуговування рухомого складу, грубі порушення посадових обов'язків з боку локомотивних бригад, їх неоперативність в умовах виходу із нестандартних ситуацій. Критичним у господарстві залишається рівень забезпечення локомотивних депо запасними частинами, особливо запчастинами для ремонту дизель-поїздів – лише 54-56 відсотків від потреби. ПТО локомотивів та дизель-поїздів не забезпечені мінімальним незнижувальним запасом запчастин. І це при тому, що 87 відсотків дизель-поїздів та 60 відсотків поїзних тепловозів вже відпрацювали терміни служби.

Нині у господарстві колії експлуатується 1 877,2 км колії з простроченими термінами капітального ремонту. У 2007 році заплановано модернізувати 221 км колії, капітально відремонтувати 55 км, охопити середнім ремонтом 108 км та комплексно-оздоровчим 150 км. Через несправності стрілочних переводів ревизорський склад залізниці закрит для руху 630 стрілочних переводів, а на 91 обмежено швидкість руху.

Найбільше таких випадків – 59 – на Тернопільській дистанції колії. На Підзамчівській, Тернопільській та Івано-Франківській дистанціях колії погіршилося утримання колії у плані, через що відсоткова частина балової оцінки з утримання колії у плані в службі становить 26 відсотків. Крім того, за допомогою колієвимірювальних вагонів було виявлено 688 прийнятно-відправних колій, які утримуються з незадовільною баловою оцінкою, з них 266 колій, призначених для пропуску пасажирських поїздів. Найбільше таких колій на Ковельській дистанції.

Викликає занепокоєння і стан штучних споруд. У господарстві експлуатується 340 дефектних та слабких споруд, 8 дефектних тунелів. На 20 мостах завищена товщина баластного шару, на 33 мостах – понаднормативний ексцентриситет. 62 споруди мають недостатню водопропускну здатність. А ще експлуатується 21 дерев'яний міст.

Найскладніше становище у вагонних депо залізниці пов'язане з якістю ремонту та технічного обслуговування гальмівного обладнання. Із семи транспортних подій, що трапилися з вини вагонних депо залізниці, п'ять сталися саме через несправність гальмівного обладнання. Вагонні депо залізниці за 9 місяців 2006 року випустили із планових видів ремонту 6 766 вагонів. Із цієї кількості 81 вагон експлуатували менше місяця і повернули для подальшого технічного обслуговування.

Якість технічного обслуговування та ремонту вагонів не витримується через недостатнє забезпечення депо запчастинами та матеріалами.

Повільними темпами виконується Програма впровадження технічних засобів безпеки руху у господарстві сигналізації і зв'язку. Обладнання переїзрів з черговим працівником шлагбаумами, що перекривають всю ширину проїжджої частини за планом становить 25, а станом на 1 жовтня ц.р. обладнано лише два переїзди. Замість п'яти залізничних переїзрів, через які курсують пасажирські автобуси, автоматикою обладнані лише два.

Основна причина збільшення кількості інцидентів, зафіксованих у господарстві електропостачання впродовж дев'яти місяців цього року – неякісне виконання

планово-попереджувальних ремонтів (ППР), несвочасний збір і виїзд на місце пошкодження аварійно-відновлювальних груп і засобів, падіння дерев на контактну мережу, знеструмлення тягової підстанції. Критичний стан у господарстві склався зі зношенням контактного проводу. Наприклад, в Ужгородській дистанції 24 133 км контактного проводу знаходяться у стані понаднормативного зношення. При цьому, незнижуваний аварійний запас матеріалів і обладнання для господарства електропостачання становить загалом 55 відсотків від потреби.

У приписному парку пасажирського господарства залізниці є 503 вагони з вичерпаним терміном експлуатації. У підприємствах пасажирського господарства виявлені факти неповного виконання особистих нормативів з безпеки руху поїздів, низький рівень трудової та технологічної дисципліни, яку повинні забезпечувати керівники середньої ланки.

Схожа ситуація спостерігається і в господарстві комерційної роботи і маркетингу. Профілактична робота із безпеки руху у господарстві на низькому рівні. Керівники служби і дирекції залізничних перевезень не вживають необхідних заходів для попередження випадків перевезення вантажів, особливо лісу та металобрухту, з порушеннями технічних умов навантаження та кріплення. За дев'ять місяців 2007 року зафіксовано сім аварійних ситуацій під час транспортування небезпечних вантажів.

## Відбудовні поїзди до роботи готові

Упродовж дев'яти місяців 2007 року відбудовними поїздами залізниці здійснили 23 виїзди для ліквідації наслідків транспортних подій і підняли 68 вагонів та два локомотиви. Сума виконаних робіт становить 1 075 тис. гривень. За заявками підприємств і сторонніх організацій здійснено 208 виїздів на підрядно-договірні роботи на суму 886 103 гривні. Всі підрядно-договірні роботи виконано згідно з розробленими і затвердженими технологіями виконання робіт.

На сьогодні здійснено капітальний ремонт усіх вантажопідіймальних кранів відбудовних поїздів залізниці. Комп'ютерною технікою забезпечені всі відбудовні поїзди. Для всіх відбудовних поїздів закуплені аварійні освітлювальні установки “Світлова вежа”. Закуплено синтетичні стропи для трьох поїздів та відрізи машинки PARTNER-1200 для двох відбудовних поїздів.

Дмитро ПЕЛИХ

## Просимо вибачення за помилку

У матеріалі “Летять роки, як поїзди”, опублікованому в №40 нашої газети від 15 лютого, з вини автора, журналіста О.Гершуненка, було неправильно вказане прізвище ветерана залізниці – “Бережчаний” замість Бережанський.

Редакція просить вибачення в Івана Олександровича Бережанського за цю прикру помилку.

## Локомотивники зекономили 1 335 тонн дизпалива

**Один із ефективних способів економії коштів на залізниці – зменшення витрат паливно-енергетичних ресурсів на тягу поїздів відповідно до планових норм Укрзалізниці. Адже витрати на це становлять від 90 до 95 відсотків від загального їх споживання на залізниці.**

Як повідомили у службі локомотивного господарства, за дев'ять місяців 2007 року в тепловозній тязі до планових норм Укрзалізниці зекономлено понад 1 335 тонн дизельного палива, що становить два відсотки. Це при тому, що з січня по жовтень, у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, обсяг перевезень збільшився на 6,1 відсотка, а витрати дизпалива – тільки на 1,6. Найкращі результати з економії дизпалива показали локомотивні

депо Львів-Захід, Ковель, Чернівці та Здолбунів.

Щодо електротяги, то за 9 місяців до планових норм зекономлено 5 129 тис. кВт, що становить 1,1 відсотка. Тут у порівнянні з аналогічним періодом минулого року обсяги перевезень збільшилися на 3,9 відсотка, а витрати електроенергії – на 1,2. Найкращі показники з економії електроенергії у локомотивних депо Львів-Захід, Тернопіль, Чоп, Здолбунів та моторвагонному депо Львів.

Неабияке значення має повернення електроенергії в контактну мережу від застосування рекуперативного гальмування на гірських перевалах. Впродовж дев'яти місяців локомотивне депо Львів-Захід, Стрий, Мукачів та Чоп в контактну мережу повернули 7,5 млн кВт/г електроенергії, що становить 101,2 відсотка до поставленого завдання. Цей показник найвищий за останні 15 років.