

ПІДСУМКИ І ПЕРСПЕКТИВИ

Обговорили вагонники країн співдружності та Прибалтики

Впродовж трьох днів Львівська залізниця приймала гостей із країн-учасниць СНД та Прибалтики. У засіданні комісії Ради залізничного транспорту взяло участь понад сто представників вагонного господарства всіх залізничних адміністрацій цих держав. Такі робочі комісії відбуваються двічі-тричі на рік, де провідні фахівці розглядають актуальні питання та узгоджують умови співпраці.

Робочу зустріч, котра відбулася у Палаці залізничників, відкрив начальником Львівської залізниці Михайло МОСТОВИЙ.

Він привітав гостей та подякував, що дали згоду на проведення цієї провідної комісії Ради саме на Львівській залізниці. Михайло Васильович розповів про історію та особливості розташування і роботи Львівської залізниці.

— Радий бачити в цьому залі колеги, із якими доводилося працювати на інших засіданнях Ради. Приємно, що на цих засіданнях у конструктивних суперечках ми вирішували дуже серйозні технологічні і фінансові питання. Тож бажаю вам плідної праці. Зі свого боку, ми доклали зусиль для того, щоб організувати вашу роботу якнайкраще.

Впродовж трьох днів учасники наради розмовляли не лише за столом переговорів. Охочі могли ознайомитися з екологічним проектом Львівської залізниці – вагонним депо Дрогобич.

Начальник головного управління вагонного господарства Укрзалізниці Володимир МАРХАЙ зачитав звернення Генерального директора Укрзалізниці до учасників засідання, де зазначалося, що тільки спільними зусиллями та злагодженою працею й надалі зможемо нарощувати обсяги перевезень, розвивати технологію та гарантувати безпеку руху. Володимир

Мархай подякував керівництву Львівської залізниці за належну організацію заходу, яку, до речі, відзначили представники всіх делегацій.

Засідання комісії вагонників відбувалося під головуванням керівника департаменту рухомого складу і безпеки руху Ради залізничного транспорту держав-учасниць співдружності Василя ЗЕЛЕНКОВА. Він окреслив головні напрями роботи:

— Ми підіємо підсумки нашої роботи за 2007 рік. Ті завдання, які ми ставили на попередніх засіданнях, починають втілюватися в життя. Перше – це оновлення вантажних вагонів. За 2007 рік залізничні адміністрації закупили понад 20 тисяч вагонів. Щоправда, приватні структури випереджають нас, вони закупили приблизно 50 тисяч нових одиниць вантажного рухомого складу. Ми також виконали поставлені перед нами плани капітального та деповського ремонту. Але найголовніше, що ми зараз маємо, – це зниження показника позапланового ремонту на чотири відсотки. Ця цифра засвідчує позитивні тенденції. Ми повинні оновлювати рухомий склад сучасними вагонами. А для цього нам потрібні не лише вагони, а й всі їх складові комплектуючі, щоб пробіг був суттєво вищим.

Комісія вагонного господарства Ради повинна не лише вирішувати проблеми сьогодення, а й працювати на перспективу.

Відзначено, що загалом всі рішення, прийняті на попередньому засіданні комісії у Ташкенті, виконано. Під час засідання фахівці вагонного господарства залізничних адміністрацій країн СНД проаналізували показники виконання ремонту вантажних вагонів та об'єми закупівлі нових. Позицію лідера із закупівлі нових вантажних вагонів посідає Росія. Торік тут закупили 16 450 одиниць вантажного рухомого



складу. Україна – на другому місці, але із суттєво нижчим показником – 2 041 вагон. Під час цього засідання узгоджено технічні умови на будівництво нових вантажних вагонів та погоджено зміну певних технічних умов. До документів “Класифікатор модернізації вантажних вагонів” та “Довідник моделей вантажних вагонів” внесено зміни та доповнення. Невдовзі розпочнеться робота над підготовкою електронного довідника “Таблиці калібрування вагонів-цистерн”.

Провідний інженер управління вагонного господарства Укрзалізниці Віктор КАБАЧНИЙ коротко підбив підсумки наради:

— Варто відзначити дуже добру підготовку цього засідання. Ми підписали всі заплановані протоколи. Серед комісії Ради залізничного транспорту вагонна – одна з найпродуктивніших. Ухвалені рішення – це керівництво до дії для вагонних господарств залізничних адміністрацій країн співдружності.

Цього разу ми обговорили багато важливих питань, які позитивно впливатимуть на розвиток

вагонного господарства. Що стосується “плюсів” для України, то досягнуто домовленостей про використання нового типу візків для вантажних вагонів. Їх виготовлятиме український завод “Азовмаш”. Вони взаємозамінні зі старими типу 18-100, які використовуються нині. За потреби, інші заводи також можуть виготовляти ці візки, придбавши документацію.

До класифікатора внесено перелік моделей нових та модернізованих вантажних вагонів – платформ для перевезення контейнерів, піввагонів, критих вагонів. Завдяки цьому вони експлуатуватимуться з початку лютого.

Казахська сторона пропонувала закупити вагони китайського виробництва, оскільки вагонобудівні заводи не можуть забезпечити попиту. Наразі їх використовувати не можемо через невідповідність запчастин, які не відповідають нашим держстандартам.

Ірина МИКОЛАЄНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Безпека руху – ознака якості роботи залізниці

“Безпека руху поїздів – комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв”.

Ст. 11 Закону України “Про залізничний транспорт”



Минулий рік на Львівській залізниці був сповнений здобутків і випробувань, зокрема, і в гарантуванні безпеки руху. До розмови про його “плюси” і “мінуси” ми запросили заступника начальника залізниці – головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євгена ТАЛОХУ (на фото).

— У 2007 році на залізниці зафіксовано 114 транспортних подій проти 115 у 2006 році. На 5 випадків поменшало серйозних інцидентів, на 1 – порушень, проте на 4 випадки зросла кількість інцидентів, – розповідає Євген Талоха. — На жаль, у минулому році на нашій залізниці сталася техногенна катастрофа – 16 липня на перегоні Ожидів – Олесько – Красне трапився схід і займання цистерн із жовтим фосфором. Причина аварії – порушення технічних умов навантаження жовтого фосфору під шаром води в цистернах, а також самовільна зміна вантажо-вагонно-вазасником (ТзОВ “Казфосфат” Казахстан) конструкції цистерн для перевезення небезпечних вантажів.

Упродовж 2007 року на п'ять випадків зросла кількість транспортних подій, що трапилися з технічних причин. Це – наслідок старіння рухомого складу, яке суттєво впливає на стан безпеки руху. Разом із тим, на три випадки зменшилася кількість подій, що

транспортних подій в експлуатаційній роботі з пасажирськими та приміськими поїздами (24 проти 39).

Не бракує проблем і в належній організації роботи медичних закладів. Скажімо, у 2007 році медичною службою залізниці недостатньо ретельно було організоване проходження передрейсових та післярейсових медичних оглядів працівників залізниці, чия діяльність безпосередньо пов'язана з безпекою руху. Фельдшерські пункти лінійних станцій були недостатньо забезпечені необхідними медикаментами.

Служба матеріально-технічного постачання належним чином не організувала роботу із забезпечення господарств залізниці запасними частинами та матеріалами. Особливо гостро ця проблема постала нині у локомотивному, пасажирському, вагонному господарстві, господарстві сигналізації та зв'язку.

— Тож ревізором з безпеки руху роботи не бракувало?

— За дванадцять місяців 2007 року ревізорський апарат з безпеки руху поїздів і автотранспорту здійснив 4 647 перевірок. За їх результатами закрито для руху 1 329 ділянок колії, на 426 обмежено швидкість. Призупинено експлуатацію 1013 одиниць тягового рухомого складу, рухомого складу і транспортних засобів. Скасавано 123 комісійні огляди, видано 2572 ревізорські вказівки. За порушення нормативних актів з безпеки руху винних осіб притягнуто до дисциплінарної та адміністративної відповідальності.

— Транспортні події – це не лише реальна загроза безпеці руху, а й немалі збитки, яких зазнає залізниця...

— Зазначу, що внаслідок транспортних подій, що сталися упродовж 2007 року, залізниця зазнала матеріальних збитків на суму 7,125791 млн грн.

Львову частку цієї суми – 6, 4895 млн грн. або 91,1 відсотка – становлять збитки, яких ми зазнали з вини казахської сторони (казахського власника вантажу та вагонів) через катастрофу на перегоні Ожидів – Олесько – Красне. Ці кошти винна сторона має відшкодувати після остаточного висновку незалежних експертів. Відшкодування збитків у сумі 479 986,47 грн., завдані транспортною подією, що сталася на під'їзній колії “Галнафтохім” станції Підзамче, вирішуватиметься у судовому порядку. Окрім того, збитки на суму 636 291 грн., завдані з вини працівників Львівської та інших залізниць, відшкодовано на 100 відсотків.

— Мабуть, не меншої шкоди завдають залізниці й випадки несанкціонованого втручання у її роботу з боку сторонніх осіб?

— Упродовж 2007 року зафіксовано 6 таких випадків. Двічі надходило повідомлення про наявність вибухових пристроїв біля мосту на 143 км перегону Івано-Франківськ-Хриплин, де виявлені авіабомби часів Другої світової війни; тричі залізничники отримували анонімні повідомлення про заминування вокзалів приміщень станції Івано-Франківськ; зафіксовано випадок пошкодження технічних пристроїв, а саме 1 червня на залізничному мості, що розташований на 5 км перегону Стрий-Моршин, невідомі особи демонтували з'єднання захисних труб та пошкодили магістральний кабель зв'язку. Внаслідок несанкціонованого втручання сторонніх осіб затримано 2 пасажирські поїзди. Крім того, упродовж минулого року зафіксовано чотири випадки накладання сторонніх предметів на протилежну колію. Зокрема, на перегонах Сапіжанка – Добротвір (каміння), Гриник – Червоноград (дерев'яні дошки), Славсько – Лавочне (гілля дерев), Клесів – Томашгород (дерев'яний брус). На щастя, вдалося

уникнути наїзду рухомого складу на ці предмети.

Особливе занепокоєння викликають випадки розкрадання обладнань СЦБ, енергетики і зв'язку, матеріалів верхньої будови колії. Упродовж 2007 року на залізниці зафіксовано 95 крадіжок майна залізниці, збитки залізниці становлять 116 898 грн. З цього приводу в прокуратуру скеровано 71 лист-звернення, за якими порушено 15 кримінальних справ.

— Чи поменшало дорожньо-транспортних подій на переїздах?

— На жаль, кількість ДТП суттєво зросла: за 12 місяців 2007 року їх побільшало на 16 випадків, у порівнянні з аналогічним періодом 2006-го (52 проти 36). Особливо гострою ситуація виглядає у Волинській області, де за звітний період кількість ДТП зросла на 6 випадків у порівнянні з позаминулим роком. На відміну від Волині, у Чернівецькій області спостерігається тенденція до зменшення дорожньо-транспортних подій: торік тут зафіксовано на 7 ДТП менше, ніж у 2006-му. На 1 та 11 осіб відповідно зросла кількість загублених і травмованих (9 проти 8) та (24 проти 13). Варто зазначити, що всі ДТП скоєно з вини водіїв автотранспортних засобів, а винуватцями майже 90 відсотків ДТП стали водії приватних машин, які не проходять спеціальних інструктажів із правил проїзду залізничних переїздів. Саме тому залізниця здійснює ряд профілактичних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху, організовує виступи по телебаченню, радіо, у пресі. З метою впливу на учасників дорожнього руху та попередження ДТП на залізничних та сторонніх конструкціях плануємо встановити застережну рекламу з інформацією про наслідки ДТП на залізничних переїздах.

Розмовляв Андрій ВЕЗДЕНКО