

# Співпраця за чіткими правилами

25-28 березня у методично-інформаційному бюро залізниці проходила 18 українсько-словацька прикордонна залізнична конференція. На ній погоджено та затверджено основні нормативи роботи прикордонних переходів та робота зі словацькими партнерами за спільним графіком.

Підсумки конференції та досягнуті домовленості коментує заступник начальника Головного управління перевезень Укрзалізниці – начальник управління по роботі з вагонним парком Микола ТОПЧИВ.

– Яке значення мала словацько-українська конференція для Укрзалізниці?

– Підписана угода для нас дуже важлива, адже досягнуто таких принципів роботи, яких не вдавалося домогтися за всі часи існування Укрзалізниці. Головне в тому, що передача вантажів на прикордонних переходах буде здійснюватися в чіткому порядку, а рівень навантаження теж регулюватиметься єдиним злагодженим графіком.

Тепер кілька слів про те, що це дасть Укрзалізниці. По-перше, ми збільшимо кількість переданих одне одному вантажів, по-друге – зеконормимо локомотиви та локомотивні бригади. Це, у свою чергу, призведе до підвищення дохідності словацьких та українських залізниць.

– Чи виникали проблеми в ході підготовки конференції?

– Їх було дійсно чимало. За інформацією словацької сторони, досить довго головна станція з прийому вантажів Чієрна над Тисоу не мала змоги відновлювати стан колії. Там було проведено масштабні ремонтні роботи в напрямку Чієрни і на станції. У попередні два-три роки ми мали проблеми з передаванням і переробкою вантажу, який передаємо на території Словаччини. Зараз, враховуючи виконання необхідних ремонтних робіт, належним чином відновлено інфраструктуру і порядок руху на словацькій стороні. Ми вважаємо, що це стане вирішальним моментом до збільшення кількості вантажів, значно поліпшиться і якість передачі.

– Під час конференції було озвучено проблему псування вантажних вагонів під час розвантаження на словацькій стороні...

– На превеликий жаль, це справді так. В Україні ми майже досягли того, що вивантаження вантажів із використанням рейферних кранів призупиняється. Усі вантажоодержувачі зобов'язані мати плани поетапного переходу до вивантаження вагонів за допомогою підвищених колій, самоскидів та інших сучасних методів, що не пошкоджують рухомий склад. Цього ми вимагаємо і від наших словацьких колег. На жаль, вони дотепер вивантажують вагони на Чієрній та інших станціях за допомогою рейферів, які псують рухомий склад.



Враховуючи те, що Укрзалізниці закуповує нові вагони, ми плануємо передачу в пункти вивантаження такого рухомого складу, щоб він не потрапляв під рейфер. Наші зарубіжні партнери відшкодовують нам збитки за пошкоджені вагони, але обсяги цієї компенсації не відповідають витратам на ремонт. Сьогодні швидко дорожчає метал, зростають ціни на запчастини та електроенергію. А от розмір оплати фіксується раз на два-три роки. Та й сам принцип не дуже зрозумілий, адже вагон, як і вантажний автомобіль, використовується винятково для перевезення вантажу. Нікому не спадає на думку ламати автомобіль, розвантажуючи його. То чому це відбувається при розвантаженні вагонна?

– Словацькі колеги не перші із закордонних партнерів, з ким ми підписали угоду про співпрацю...

– Так, ми зараз відпрацювали новий порядок передачі вантажів за "жорсткими" нитками. І протягом майже трьох років пропонуємо його всім нашим колегам на прикордонних переходах: полякам, словакам, угорцям і румунам. Перші прикордонні конференції відбулися із Польщею. З польськими колегами ми погодили та підписали документи, що регулюють головні питання прикордонної співпраці. На цій зустрічі підписано аналогічний документ зі словаками. Попереду в нас такі ж конференції з угорцями та румунами, щоб, нарешті, налагодити роботу з нашими закордонними партнерами за чіткими нормативами.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

## Додаткові поїзди на свята

Станом на 31 березня Укрзалізниці призначила 22 додаткові поїзди на Великодні та травневі свята. Серед них складом Львівської залізниці призначено: №273/274 Івано-Франківськ-Київ відправленням з Івано-Франківська 22, 24, 29/04, 2, 5, 8, 12/05. З Києва 23, 25, 30/04, 3, 6, 9, 13/05; №273/274 Чернівці-Київ відправленням з Чернівців 23, 28/04, 1, 4, 7, 11/05. З Києва 24, 29/04, 2, 5, 8, 12/05; №254/57 Львів-Київ відправленням зі Львова з 22/04 по 12/05 через день по парних, крім 26/04. З Києва з 23/04 по 13/05 через день по непарних, крім 27/04; №147/148 Львів-Київ відправленням зі Львова 25, 26, 29, 30/04. З Києва 25, 26, 29, 30/04.

Складом Південно-Західної залізниці: №207/208 Київ-Ужгород відправленням з Києва з 23/04 по 11/05 щоденно, крім 5, 6, 7/05. Зворотно з Ужгорода з 28/04

по 12/05 щоденно, крім 6, 7, 8, 9, 10/05; №269/270-515/516 Київ-Івано-Франківськ відправленням з Києва 25, 28, 30/04, 2, 4, 9, 11/05. Зворотно з Івано-Франківська 29/04, 5, 12/05.

Складом Південної залізниці: №225 Харків-Мукачєво відправленням з Харкова 25/04.

Складом Російських заліниць: №125/126 Москва-Чоп відправленням з Москви 22, 23, 24, 25, 29, 30/04, 1/05; з Чопа 24, 25, 26, 27/04, 1, 2, 3/05. №211/212 Москва-Львів-Брянськ відправленням з Москви 23, 25/04; зі Львова 25, 27/04. №211/126 Москва-Львів відправленням з Москви 29/04; зі Львова 30/04.

Робота з вивчення попиту на найбільш популярні напрямки триває.

Управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ

Львівська механізована дистанція вантажно-розвантажувальних робіт надає послуги з навантаження, вивантаження та перевантаження лісових, навалочних, сипучих, великовагових та довгомірних вантажів, контейнерів на станціях: Львів, Стрий, Красне, Скнилів, Мостиська-2.

Довідки можна отримати за телефонами: 8(0322) 26-22-60, 26-13-59, 26-17-68.

## І мінус 100% премії...

За вказівкою начальника залізниці Михайла Мостового, усі працівники залізниці, що були затримані як порушники правил безпеки на залізничному транспорті, позбавляються премії в повному обсязі.

За інформацією служби воєнізованої охорони залізниці, з 17 по 31 березня цього року працівники оперативних груп затримали за ходіння по коліях у нествановлених місцях 11 залізничників.

Мукачівська дистанція сигналізації та зв'язку: Татаревський Микола Петрович (службове посвідчення ЛВ №0192134); Львівська дистанція колії: Варварич Галина Степанівна (ЛВ №328579); Львівська дистанція захисних лісонасаджень: Сташків Марія Степанівна (ЛВ №329167); Львівська механізована дистанція вантажно-розвантажувальних робіт: Уляня Лілія Михайлівна (ЛВ №355364); вокзал станції Львів: Булій Михайло Ярославович (ЛВ №284690); пасажирське вагонне депо Львів: Гунза Михайло Михайлович (ЛВ №326295); станція Львів: Максимович Марія Григорівна (ЛВ №361228); Львівська дистанція водопостачання: Писко Роман Львович (ЛВ №253810); Львівська дистанція сигналізації та зв'язку: Кутянський Іван Климентович (ЛВ №276437); Івано-Франківська пасажирська дільниця: Іванюк Іван Васильович (ЛВ №302567), Українець Михайло Михайлович (ЛВ №302515).

## Ціни на квитки поки що не зміняться

Підвищення тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні з 1 квітня 2008 року не відбудеться.

Проект наказу Мінтрансзв'язку "Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні", який передбачає поетапну щоквартальну індексацію тарифів, доопрацюють спільно з представниками профспілкових організацій. Тобто з 1 квітня 2008 року пасажирі купуватимуть квитки на поїзди по Україні за старою ціною. Щоправда, вартість перевезень зросте на 5 відсотків у сполученні з державами СНД та Балтії.

## ПРО КУЛЬТУРУ БЕЗПЕКИ НА ВИРОБНИЦТВІ

Задля підвищення рівня безпеки, покращення умов праці та зниження рівня травматизму на виробництві, у першу чергу, необхідно чітко дотримуватися норм виробничої дисципліни та технології виконання робіт. На цьому наголосив перший заступник міністра транспорту та зв'язку України Василь Шевченко під час засідання Комісії Мінтрансзв'язку з питань безпеки. За статистикою, торік кількість травмованих на підприємствах транспорту та зв'язку, у порівнянні з 2006 роком, зросла на 3,3 відсотка, а кількість загиблих – на 8,1 відсотка. Тому, на думку Василя Шевченка в практику діяльності керівників усіх рівнів, необхідно запроваджувати культуру безпеки так, як це відбувається у країнах Євроспільноти.

## “Боремося з вогнем і крадіжками...”

“Фахова майстерність, організаторські здібності, вміння тримати лад у своєму “господарстві”, системно мислити, а також доброзичливість, душевна доброта і чуйність дозволяють йому досягти чималих успіхів на всіх сходах службової діяльності”. Так характеризують начальника варту стрілецько-пожежної команди станції Королево Василя Звіра його колеги по роботі.



У стрілецько-пожежній команді станції Королево Василь Звір працює вже понад 27 років. Починав з рядового стрільця і вже 22 роки – на посаді начальника варту стрілецько-пожежної команди.

“Наша робота – це охорона потягів і проведення рейдів усіма залізничними підрозділами, що базуються на нашій дільниці, яка становить 150 кілометрів, – розповідає мій співрозмовник. – Обстежуємо в основному потяги, що йдуть за кордон або у зворотному напрямку. Вони перевозять вантажі вартістю мільйони гривень, а тому мусимо бути особливо пильними, щоб запобігти пожежам та крадіжкам. Постійно співпрацюємо з транспортною міліцією.

Пригадав Василь Звір і перші роки становлення незалежної держави, коли було надзвичайно багато крадіжок, в основному вугілля і деревини. Крадіжки скоювалися майже щодня. Важко було боротися з такими злочинами. У пам'яті керівника є й більш сумні події. Зокрема,

горіли дизель-поїзди в Боржаві та Тересві. Хоч і приборкали вогонь, але врятувати техніку не вдалося, бо вагони здебільшого із легкозаймистих речовин і тому згоряють за п'ять-десять хвилин. А в Тересві вогонь був такої сили, що навіть каркас вагона деформувався, а він має товщину майже 20 мм.

Звичайно, розповідаючи про роботу стрілецько-пожежної команди, не можна не згадати і про наполегливу працю її керівника Михайла Чутори. Заслужили на добре слово і Ярослав Рослопа, Володимир Шаркань, Іван Борші, Василь Костроба, Михайло Сойма, Михайло Шмулига.

Іван КОЗАК,  
сміт Королево Закарпатської обл.