

"А²ЕІА" ІА САЕ²СІЕ×ІЕО ІАДА-СААО ОВЕАА^а ...

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Швидкість поїзда на момент зіткнення з авто становила 65 км/год. Якби хоча б хтось із чотирьох осіб, що були у приреченій «п'ятірці», виявив принциповість, то трагедії, можливо, і не сталося б. За лічені секунди автомобіль перетворився на купу понівеченого, закривавленого залізничця. Ми вже ніколи не довідаємося, що спонукало водія та його пасажирів проігнорувати правила перетину залізничних переїздів, але жодна із можливих причин не може слугувати підставою для такого ризику. В одну мить не стало чотирьох людей, які вже ніколи не повернуться додому, до своїх родин. Прибувши на місце події невдовзі після аварії, родичі загинувших у розпачі допитувалися в чергову по переїзду: чому вона не зупинила машину? А як могла чергова зупинити автомобіль, водій якого вирішив об'їхати шлагбаум і зробив заручниками своєї помилки власне

та ще три людські життя.

Розслідування випадку, яке проводила комісія на чолі з начальником залізниці та спільно з працівниками ДАІ, підтвердило очевидний факт: винуватцем аварії є водій легковика.

Через інцидент на переїзді рух поїзда було затримано на 2 години 38 хвилин. Внаслідок зіткнення зазнав ушкоджень локомотив, проте у порівнянні з людськими жертвами будь-які механічні втрати виглядають мізерними.

Ситуація, що склалася із безпекою руху на залізничних переїздах, викликає дедалі більше занепокоєння. За інформацією апарату головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту, з початку року на залізничних переїздах Львівської залізниці трапилося 15 дорожньо-транспортних пригод, у яких постраждало 9 осіб, з них 6 – загинули.

Андрій ВЕЗДЕНКО,
Ігор ПАРАЩАК

Нелегкі шляхи економії

Минулого тижня відбулося засідання штабу з енергозбереження. Про підсумки роботи та основні проблеми, що стоять перед структурними підрозділами, розповів заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК:



– Сьогодні економія енергоресурсів посідає одне з чільних місць. Адже залізниця – надзвичайно енергоємна галузь, що вимагає серйозного підходу до економії паливно-енергетичних ресурсів. Наприклад, торік ми витратили на паливно-енергетичні ресурси (електроенергію, дизпаливо та мастила) 850 млн грн. Майже 90 відсотків паливно-енергетичних ресурсів на залізниці припадає на тягу поїздів. І лише 10 відсотків – це виробничі потреби. Розташування Львівської залізниці дає нам великі можливості для економії електроенергії за допомогою рекуперативного гальмування. За рахунок кінетичної енергії на ухилах ми генеруємо електроенергію та віддаємо її у контактну мережу.

Залізниця досить непогано справлялася за підсумками 2007 року, досягнуто значної економії паливно-енергетичних ресурсів. Та й перший квартал нинішнього року дав непогані результати. Основним критерієм є енергоємність в тонах умовного палива на мільйон приведених тонно/км. Ось кілька цифр: у 2005 році цей показник сягав 9,74, у 2006-му – 9,46, у 2007-му – 8,35 і у першому кварталі нинішнього року він становив 8,08 тонн умовного пального на млн приведених тонно/км. Як бачимо, резерви у нас є і вони досить вагомі.

Значну економію енергоресурсів дає правильне і раціональне ведення локомотивів. Сьогодні ми ставимо прилади, що контролюють витрати палива на всіх режимах ведення поїзда. Тобто маємо повну картину у всіх режимах роботи дизель-генератора. З розшифровки отриманих даних відразу видно, чи мало місце стороннє втручання у злив палива. Ця система зараз встановлена практично на всіх тепловозах, які задіяні в експлуатаційній та маневровій роботі. Система "Дельта-СУ", яку встановлюють на тепловозах 2М62, настільки ефективна, що дає змогу в оперативному режимі отримувати розхід палива на тепловозі, де б він не перебував. І можу запевнити, що кожен тепловоз буде під контролем, а випадки крадіжок палива, як це трапилось у локомотивному депо Тернопіль, стануть просто неможливими.

Є перевитрати бензину і дизельного палива на виробничі потреби. Річ у тому, що сьогодні залізниця проводить дуже великий об'єм робіт на дільниці Львів-Лавочне-Чоп з модернізації й капітального ремонту

колії та всіх інфраструктур (станцій, вокзалів). Тривають роботи з упорядкування смуг відведення. Для цього витрачаються паливно-мастильні матеріали, чимало ресурсів вимагає й сучасна колійна техніка.

За першим кварталом нинішнього року зекономлено 19 тис. 568 тонн пального на тягу поїздів. З електротяги показники гірші – обсяги роботи збільшилися на 2 відсотки, а втрати зросли на 3. Причин багато, наприклад, зменшення навантаження на вісь, зменшення середньої ваги пасажирських поїздів. Окрім того, непрофесійне управління і ведення поїздів. Служба локомотивного господарства допустила неправильне нормування витрат електроенергії на тягу поїздів окремих локомотивних депо. Відповідно головний інженер служби локомотивного господарства, як начальник штабу з енергозбереження у службі, притягнений до дисциплінарної відповідальності. Начальника паливного відділу служби локомотивного господарства також притягнуто до дисциплінарної відповідальності.

Визначено конкретні заходи, що сприятимуть зменшенню непродуктивних витрат. В першу чергу, це нормування витрат електроенергії і дизпалива на тягу поїздів, навчання локомотивних бригад передовому досвіду водіння поїздів, раціональне використання локомотивів і локомотивних бригад до об'ємів виконаної роботи. Нагадаю, що економія лише 10 відсотків паливно-енергетичних ресурсів у масштабах залізниці становить 85 млн. грн.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

А ПРАЦЮВАТИ КОЛИ?

Численні перевірки, які охопили підрозділи залізниці, позначаються на роботі магістралі. У ситуації, коли контролюючі органи один за одним "стукують у двері", виникає закономірне запитання: коли ж працювати, адже кожна перевірка відволікає від роботи та порушує її звичний ритм?

Впродовж першого кварталу цього року контролюючі органи провели 56 перевірок у підрозділах ДТГО "Львівська залізниця", ще 64 – Контрольно-ревізійне управління. Протягом трьох місяців правоохоронні та контролюючі органи подали до Львівської залізниці 226 запитів, ще 100 запитів надійшло від органів прокуратури.

Найчастішими "гостями" на залізниці за цей період були Фонд соціального захисту інвалідів (16 перевірок), Фонд соціального страхування з тимчасової втрати працездатності (9 перевірок), Державна інспекція з контролю за цінами (8 перевірок), а також Центр зайнятості, Фонд держмайна, Державна інспекція з енергозбереження, Фонд соціального страхування від нещасних випадків, Державна екологічна інспекція, Управління пенсійного фонду України та інші.

Перевірки стосувалися зайнятості та працевлаштування інвалідів, кадрових питань, правильності нарахування і своєчасної сплати страхових внесків, достовірності даних у довідці про середню зарплату, договірної роботи, дотримання вимог природоохоронного законодавства тощо. Характерно, що за результа-

тами більшості перевірок порушень не виявлено.

КРУ в підрозділах залізниці оцінювало рівень дотримання підприємством законності, проводило зустрічні перевірки, планові ревізії фінансово-господарської діяльності.

За словами начальника юридичної служби Володимира Галаса, в середньому дві-три години щодня працівники витрачають на збір потрібної для контролюючих органів інформації, отже, в цей час вони не зайняті своєю основною роботою. Усе залежить і від складності запитів і обсягу роботи. Наприклад, якщо запит правового характеру, а зусиль юридичної служби недостатньо, залучають й інших працівників, а це знову ж таки відволікає від роботи.

За повідомленням прес-центру Львівської залізниці, за I квартал 2008 року витрати робочого часу залізничників під час різноманітних перевірок склали 5 157 людино-днів, вартість робочого часу, витраченого на запити та перевірки контролюючих та правоохоронних органів – 773,6 тис. грн. Загалом, втручання в роботу її працівників обійшлося для залізниці у понад один мільйон гривень.

Галина КВАС

Адреса нової електрифікованої дільниці

У планах залізниці до Дня незалежності України електрифікувати 62 км парної колії дільниці Рівне-Ківерці. Роботи на об'єкті генеральний підрядник БМПЄ почав ще 20 березня цього року, сформувавши для більшої ефективності дві бригади, які працюють від станції Ківерці до Олики та від Олики до Цумани.

Загалом на дільниці Рівне-Ківерці потрібно буде встановити 1300 опор, 60 відсотків потребують фундаментів. Наступний етап – монтаж консолей, підвішування ізоляторів, дротів, регулювання контактної підвіски. У електрифікації, крім енергетиків, задіяні служби перевезень, колії, сигналізації та зв'язку, будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд, матеріально-технічного забезпечення та Львівського заводу залізобетонних конструкцій. Для координації дій на об'єкті ство-

рено штаб, адже енергетикам доводиться працювати в складних умовах діючої сусідньої непарної колії, якою за добу в середньому у квітні 2008 року прослідувало 28 парних і стільки ж непарних поїздів.

За словами інспектора служби капітальних вкладень Олександра Миронова, роботи ведуться ритмічно. Станом на 5 травня встановлено 360 опор та виконано робіт на 1,3 млн грн із попередньо запланованих 20 млн грн, які потрібно освоїти на об'єкті.

Орися ТЕСЛЮК

Премія за сумлінну та якісну роботу

Наказом начальника залізниці за сумлінне виконання робіт з приведення до належного стану смуги відчуження, оновлення приміщень кладових, пунктів обігріву, переїздів, штучних споруд під час місячника з покращення естетичного, санітарно-культурного стану дільниць та відповідно до "Положення про одноразове заохочення працівників залізниці за виконання особливо важливих виробничих завдань" премійовано працівників Чортківської дистанції колії в розмірі: по 1500 гривень – старших шляхових майстрів Михайла Курилюка, Андрія Крису; шляхових майстрів Володимира Ковальчука, Петра Чемериса, Петра Гладиша, Дмитра Львівського, Светослава Павельчука, Олега Люштя; по 1200 гривень – бригадирів (звільнених) з поточного утримання колії та штучних споруд Івана Федина, Дмитра Будівського, Ігоря Божаківського, Петра Гриненка; по 1000 гривень – маляра Сергія Орлика, наладжувальника колійних машин і механізмів Олега Пастуха, монтерів колії Михайла Вальчишина, Василя Заровецького, Ігоря Кушніра, Анатолія Бобрівця, Анатолія Катеринчука.

Наказом начальника залізниці за сумлінне виконання робіт з приведення до належного стану смуги відчуження під час місячника з покращення естетичного, санітарно-культурного стану дільниць та відповідно до "Положення про одноразове заохочення працівників залізниці за виконання особливо важливих виробничих завдань" премійовано працівників Тернопільської дистанції колії в розмірі: посадового окладу – начальника дистанції Володимира Тригуба; по 1000 гривень – старших шляхових майстрів Ярослава Собчука, Михайла Захарчука, шляхових майстрів Ігоря Думанського, Ігоря Пташника, Леоніда Марушкевича, монтера колії Петра Пихальського.

Нові пункти для піввагонів

У зв'язку зі збільшенням об'ємів навантаження та перевезень вантажів у піввагонах на Тернопільській дирекції залізничних перевезень начальник залізниці Михайло Мостовий підписав наказ про організацію пунктів підготовки піввагонів у пасажирському вагонному депо Тернопіль потужністю 15 піввагонів за добу, а також на станціях Копичинці і Тернопіль потужністю 20 і 15 вагонів за добу відповідно. За словами першого заступника начальника служби вагонного господарства залізниці Володимира Мельничука, станом на 6 травня на ці потреби вже скеровано кришки люків, металопродукцію, колісні пари, 4 домкрати, оплачено рахунки на придбання електрозварювального обладнання і двох комплектів малої механізації. Розпочалася робота з укомплектування штату вагонного депо Тернопіль працівниками для ремонту піввагонів, а також ремонт тракційних колій на пункті підготовки вагонів Копичинці й на пункті технічного обслуговування Тернопіль.

Андрій ВЕЗДЕНКО



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, Сквилив, Мостиська-2.

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