

...А В КАСІ КВИТОК НА ГРИВНЮ ДШЕВШІЙ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Як повідомив заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Олег Мізюнов, впровадження такої послуги дає пасажирові право вибору, або придбати квиток у касі, або у поїзді, але вже на одну гривню дорожче. Сума послуги виписується пасажирові окремою квитанцією. Щоправда, пасажери, які сідають на зупинках, де нема квиткової каси, не платять цієї послуги.

Багато пасажирів могли б у цьому побачити спосіб уникнення оплати послуги, сказавши, що, мовляв, їдуть із тої станції, чи зупиночного пункту, де немає квиткових кас. Але це для них менш вигідно, ніж заплатити 1 гривню за послугу, бо вартість тарифу перевищуватиме суму послуги. Щодо провідників, то з їхньої сторони також не може бути зловживань. На квитку "вибивається" станція, з якої пасажир їде, якщо ревізори перевіряють стрічку з касового апарата і відповідну кількість корінців квитанції, а вони не співпадуть – будуть акти про фінансові зловживання. А вже це серйозне порушення.

Самі ж пасажери про це нововведення відгукуються переважно позитивно. Наприклад, пані Оксана щодня їздить на роботу з Миколаєва до Дрогобича. Її не завжди раніше вдавалося придбати квиток у касі, оскільки приходила за кілька хвилин до відправлення поїзда.

– Я завжди брала квиток у поїзді, – каже вона. – Тепер, щоб не платити на гривню більше, на вокзал приходжу швидше. Хоча трапляється й так, що не встигаю взяти квитка у касі, тоді беру в поїзді. А що робити, на роботу треба їхати!



А от студентка Тетяна, вважає несправедливим, що студенти також повинні платити повну суму послуги, адже у них є студентські квитки. Але як повідомили в службі приміських перевезень, студентський квиток дає пільгу тільки на придбання квитка, а на послугу він не поширюється. Провідники в свою чергу розповіли, що якраз саме студенти найбільше обурювалися щодо цього нововведення, але попри те, й досі купують квитки у поїзді. Решта пасажирів, як і раніше беруть квитки в касах.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА

В обертових депо Рівненського вузла відбувся адміністративний перерозподіл

Минулого тижня начальник служби кадрів, навчальних закладів і соціальних питань Олександр Копик та начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський побували на Рівненському вузлі – в обертових депо Сарни та Ківерці. Причиною поїздки стало прийняте керівництвом залізниці рішення про перепідпорядкування цих двох обертових депо основним локомотивним депо Ковель та Здолбунів у рамках реорганізації локомотивного господарства залізниці.

Результати робочої поїздки коментує начальник служби локомотивного господарства Ігор ВОЙЦІХОВСЬКИЙ:



– У грудні минулого року начальник залізниці дав вказівку про реорганізацію всього локомотивного господарства. Причиною цього стали, по-перше, збитковість приміських перевезень, по-друге, спад (майже на 70 відсотків) вантажних перевезень. Тож під реорганізацію першими потрапили чотири локомотивні депо – Львів, Львів-Захід, Стрий та моторвагонне депо Львів, бо мати на теренах Львівської області аж чотири депо сьогодні економічно не вигідно. Потому реорганізація торкнулася і локомотивних депо Закарпаття, Івано-Франківської області та Чернівців.

Щодо Рівненського вузла, то питання там поки що стосувалося перепідпорядкування обертових депо основним локомотивним депо. Це потрібно було зробити. Всім відомо, що відбувається інтенсивне старіння рухомого складу. На сьогодні загальною по залізниці фактично 70 відсотків тягового рухомого складу потребує або списання і заміни його новим, або продовження терміну роботи. Та це не вихід із ситуації, що склалася. По окремих видах тягового рухомого складу ця цифра сягає понад 90 відсотків, якщо брати дизель-поїзд серії Д-1, то є такі випадки, що ми продовжили термін його експлуатації до 37 років, а далі він підлягає елементарному списанню. На жаль, нинішнє фінансове становище нам не дозволяє закупувати новий рухомий склад. Залишається збереження рухомого складу, яке полягає не лише в продовженні терміну роботи, але й у утриманні його належним чином під час експлуатації. Тому по Рівненщині було прийнято рішення перепідпорядкувати обертове депо Сарни основному локомотивному депо Ковель. З якої позиції ми виходимо? Справа в тому, що всі локомотиви серії 2М-62, а обертове депо Сарни обслуговує такий рухомий склад, є основними засобами локомотивного депо Ковель, у якому налагоджена база з ремонту

локомотивів серії 2М-62 і М-62. Власне воно є базовим депо, яке виконує планові види ремонту цих серій локомотивів у обсязі ТР-3. А локомотивні бригади депо Сарни підпорядковувалися локомотивному депо Здолбунів і в той же час використовували локомотиви депо Ковель. У результаті локомотивне депо Ковель старалося для своїх локомотивних бригад тяговий рухомий склад підготувати більш-менш належно, а той рухомий склад, який виходив на лінію, тим більше для "чужих" бригад віддавали без особливих перевірок на справність. Були моменти, коли локомотивна бригада депо Ковель приганяла в Сарни локомотив серії 2М-62, залишала його, й подальша доля локомотива її не цікавила. Щоб уникнути такого в майбутньому, вирішили це питання врегулювати за допомогою перепідпорядкування обертового депо Сарни локомотивному депо Ковель. До уваги бралася не лише відстань від Сарн до Ковеля, але й те, що Ковелю підпорядкована 100-кілометрова дільниця вузькоколійки Антонівка-Зарічне, де власне й працюють тепловози серії ТУ-2. Тому таке підпорядкування буде вигідне обом депо.

Начальник обертового депо Сарни – тепер заступник начальника локомотивного депо Ковель. У цьому випадку тут відбувся адміністративний перерозподіл. Поки що за штатним розписом особливих претензій і змін не було і ніяких скорочень у депо не передбачається. Для того, щоб зберегти баланс кількості працівників, було прийнято рішення підпорядкувати й обертове депо Ківерці локомотивному депо Здолбунів.

Спочатку ми зустрічались із працівниками депо Ківерці, роз'яснюючи їм, що вони нічого не втрачають, а ситуація в цілому повинна покращитися. Працівники сприйняли цю ситуацію з розумінням. Єдине, про що вони попросили, аби їм дозволили проходити медичні огляди у Рівненській відділковій лікарні. Це питання в принципі вже погоджено з начальником залізниці.

В обертовому депо Сарни працівники також сприйняли такі зміни нормально. В основному, на людях це ніяк не відіб'ється. На нараді було прийнято рішення – закріпити за депо Сарни відповідну кількість локомотивів, щоб вони знали, що це їхній основний засіб, за який вони відповідають: повинні доглядати, супроводжувати його в ремонт і приймати після ремонту у відповідній якості. Це вже буде одне депо і начальник депо Ковель буде зацікавлений, щоб локомотив у нього був справний. А вже і нині на залізниці продовжує діяти такий принцип – якщо трапилася якась транспортна подія, маю на увазі вихід з ладу рухомого складу, то її як брак у роботі приписували локомотивній бригаді, а не депо, яке неяксно провело ремонт. Це у якійсь мірі було несправедливо. Тож тепер локомотивним депо Ковель і Здолбунів буде не вигідно мати неяксно відремонтовані локомотиви. Власне тому і приймаються такі рішення, аби у справності, доброму догляді за рухомим складом був зацікавлений кожен працівник депо.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

МЕНШЕ ШКОДИ – МЕНШЕ ВИТРАТ

Збереження парку вантажних вагонів залишається особливо актуальним у складній економічній ситуації, коли витрати на ремонт рухомого складу суттєво "б'ють по кишені" і залізниці, і промислових організацій та підприємств, з вини яких трапляються пошкодження.

Протягом минулого року на Львівській залізниці пошкоджено 469 вантажних вагонів, у порівнянні з 2007 роком ця кількість зменшилася на 40 вагонів. Суттєво поменшало випадків пошкодження вагонів внаслідок сходів із рейок – 27 вагонів проти 95 у 2007 році, при маневровій роботі (29 вагонів проти 82), натомість зросла кількість пошкоджень при вантажній роботі (437 проти 413 позаторік).

На під'їзних коліях промислових підприємств з їхньої вини пошкоджено 450 вагонів (торік – 451 вагон), з них 20 – через сходів із рейок, із вини працівників залізниці – 19 (торік – 58 вагонів), з них – 7 при сходів з рейок.

Систематично пошкоджують вагони промислові підприємства ВАТ "Волинь-цемент", ТзОВ "Азеркорпу-Аутобан" на станції Здолбунів, ВАТ "Миколаївцемент" на станції Миколаїв-Дністровський, Пустомитівський АБЗ ШРБД-62, ТзОВ "Свіслан Лімітед" на станції Костопіль.

За словами начальника інспекції зі збереження парку вантажних вагонів Ігоря Цюцюком, у вересні-жовтні минулого року переглянуто в сторону збільшення калькуляцію на ремонт вагонів, а відтак тепер підприємства намагаються працювати із вагонами обережніше, щоб уникнути зайвих витрат. Пошкодження вагонів трапляється здебільшого через вивантаження грейферами, збільшилися минулоріч пошкодження при вантажній роботі екскаваторами, бульдозерами, тракторами. Як зазначив Ігор Цюцюком, з промисловими підприємствами проводиться робота про перехід на альтернативні види вивантаження, однак для цього підприємствам потрібні додаткові кошти, зокрема й для будівництва підвищених колій. І незважаючи на теперішню непросту ситуацію, цю роботу й надалі продовжуватимуть.

Якщо оглядачі вагонів, інспекторський склад, комерційні ревізори на підприємстві, яке навантажує-вивантажує, виявляють пошкодження, наприклад, свіжі подряпини на кузові чи його розбиття, згин драбини, поручнів для складачів вагонів, складається акт за формою ВЧ-25 за підписом керівника вагонного депо і представника винної сторони.

Підприємству, з вини якого сталося пошкодження, виставляється претензія, вказується сума, яку потрібно відшкодувати за заподіяні збитки. У цю суму входить вартість деталей, які ремонтують чи замінюють, вартість ремонту (зварювальні роботи, ревізія автогальм). Якщо пошкоджено колісні пари – під час ремонту проводиться повна ревізія колісних пар. Окрім цього, винній стороні нараховують плату за транспортування пошкодженого вагона до місця ремонту, подачу та прибирання вагонів на ремонтні колії, пересилання відремонтованого вагона до місця експлуатації, за час простою в ремонті пошкоджених вагонів. За 2007 рік залізниця відшкодовано 334 610 грн.

Найчастіше серед рухомого складу пошкоджуються піввагони (311 одиниць, що на 21 вагон менше, ніж у 2007 році) та криті вагони (79 одиниць, на 20 більше, ніж позаторік).

Упродовж 2008 року значно зменшилася кількість вагонів, пошкоджених за кордоном (у Польщі, Угорщині, Словаччині). Якщо у 2007 році було зафіксовано 2583 таких випадків, то у 2008-му – 2467 пошкоджених вагонів.

За словами начальника інспекції зі збереження парку вантажних вагонів Ігоря Цюцюком, особливо відзначились у виявленні пошкоджених вагонів старші оглядачі із збереження Володимир Чичива (вагонне депо Клепарів), Володимир Сіок і Василь Максим'юк (вагонне депо Здолбунів), комерційні ревізори Львівської дирекції Володимир Бойко і Ольга Зеленко.

Минулого року на залізниці було зафіксовано 3 випадки розукладування вантажних вагонів (на станціях Королево, Мукачєво, Чернівці-Північні). Проти зловмисників відкрито кримінальні справи. На станції Чернівці-Північні спробі розукладування запобіг черговий стрілочного поста Василь Мурмилюк.

За січень цього року пошкоджено 11 вагонів на суму 16,9 тис. грн, за аналогічний період минулого року було пошкоджено 26 вагонів на суму 9,97 тис. грн.

Як зазначив Ігор Цюцюком, у зв'язку з зменшенням обсягів перевезень, на початку року на залізниці створено "сезонний запас" вагонів робочого парку, які відставлені на різних станціях. Працівники інспекції із збереження парку вантажних вагонів, а також причетні служби докладають максимум зусиль, щоб запобігти розкраданню рухомого складу.

Галина КВАС

Співпраця проSUWaється у потрібному напрямку

На початку лютого у Львові відбулася спільна нарада спеціалістів Укрзалізниці, Львівської магістралі і залізничників Польщі, на якій обговорили питання, пов'язані з особливостями функціонування системи SUW-2000.

Львівську залізницю на нараді представляли заступник начальника залізничної-головний інженер Володимир Кисельов, заступник начальника залізничної-головний ревізор з безпеки руху поїздів і автоотранспорту Євген Талоха, начальник служби зовнішніх зв'язків Микола Олексин, заступник начальника залізничної-начальник Львівської дирекції залізничних перевезень Зіновій Заньків.

Сторони домовились про відновлення експлуатації вагонів із розсувними колісними парами системи SUW-2000, для чого необхідно здійснити ще низку заходів. Щодо нової угоди між українською і польською сторонами про експлуатацію вагонів, обладнаних візками з розсувними колісними парами системи SUW-2000, яка повинна замінити угоду від 2003 року, спеціалісти домовилися вивчити документи і згодом визначитися із датою її підписання.

На нараді розглянули питання й щодо обладнання бортовою системою електронного контролю блокувального механізму розсувних колісних пар SEK SUW спальних вагонів із системою SUW-2000. Згідно із протоколом, домовлено до 2 березня обмінятися графіками ремонту пасажирських вагонів із розсувними колісними парами системи SUW-2000. Під час зустрічі переглянули графік руху поїзда сполученням Львів-Краків-Вроцлав, зокрема, сторони згодом повинні обмінятися своїми варіантами графіка, щоб у майбутньому він був максимально зручним для пасажирів обох країн.

Нагадаємо, що можливість активної експлуатації системи SUW-2000 розглядається у перспективному плані співпраці України та Польщі щодо спільної організації та проведення на території двох країн чемпіонату Європи з футболу 2012 року.