

До чого призводить мислення на рівні рубильника

За інформацією прес-центру залізниці, 30 червня майже на чотири години залізнична прикордонна станція Вадул-Сірет Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень залишилася без електропостачання. ВАТ «Енергопостачальна компанія Чернівціобленерго» без будь-яких попереджень знеструмила комплекс. ДТГО «Львівська залізниця» занепокоєна такими протиправними діями компанії, адже енергетики поставили під загрозу не лише вчасне виконання зобов'язань перед вантажовідправниками, але й гарантування безпеки та комфорту для пасажирів, які перетинали кордон.

Заручниками ситуації виявилися 103 пасажири поїзда №60 сполученням Софія-Київ-Москва. Через відсутність електроенергії поїзд не вдалося вчасно переставити із вузької європейської колії на широку вітчизняну, тож зі станції Вадул-Сірет він відправився із запізненням. У пасажирів, більшість яких виявилися іноземцями, така ситуація викликала не лише подив, але й справедливе обурення.

Вимикаючи без попередження електро-

енергію для такого важливого об'єкта як прикордонна залізнична станція, енергетики наголошували на заборгованості, яку залізничники мали перед підприємством, а це орієнтовно 112 тисяч гривень. Водночас, Львівська залізниця наголошує, що ніколи не відмовлялася від заборгованості й неодноразово пояснювала причини її виникнення та зростання. На жаль, уже тривалий час залізничники змушені безкоштовно перевозити енергетичне вугілля для енергопостачальних компаній та електростанцій і борг вуглевидобувних шахт перед магістраллю значно більший – 8,6 млн грн.

На думку залізничників, через порушення працівниками ВАТ «Енергопостачальна компанія Чернівціобленерго» процедури вчасного повідомлення про відключення від електропостачання, інцидент у Вадул-Сіреті не лише призвів до виникнення затримки в русі вантажних та пасажирських потягів, але й став яскравим прикладом неефективної співпраці підприємств. Сьогодні фахівці магістралі підраховують збитки, яких завдано підприємству через незаконні дії енергетиків, та готують претензійні документи. Борг магістралі перед енергетиками повністю ліквідовано.

Місячник дисциплінує пасажирів

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Під час проведення місячника було прийняте рішення укомплектувати поїзди, населені на 100-120% з розрахунку один провідник на вагон. Тож приміські поїзди сполученням Львів-Золочів-Львів, Львів-Стрий-Львів, Львів-Мостиська-ІІ-Львів, Львів-Шкло-Львів обслуговувало по вісім провідників замість двох. Результат не забарився. Наприклад, у поїздах №5402/6031 Львів-Золочів-Львів та №5411/6156 Львів-Стрий-Львів виручка зросла відповідно на 1700 та 1600 гривень.

На переконання фахівців, економічний ефект від проведення акції міг би бути ще більшим, якби до акції активніше долучилися транспортні правоохоронці. На жаль, до роботи транспортної міліції є серйозні зауваження. У ході перевірки, здійсненої працівниками служб залізниці, задіяних у проведенні місячника, вияв-



лені випадки незадовільного виконання правоохоронцями своїх обов'язків із супроводу приміських поїздів. З цього приводу на адресу керівництва УМВСУ на Львівській залізниці скеровано відповідний лист.

Загалом керівництво залізниці позитивно оцінило результати проведення місячника. У липні місячник продовжено.

Андрій ВЕЗДЕНКО

І ї çä-öуòóâàëüí èê ¸ç Êí ðí ëââî

Наприкінці травня на базі відбудовних поїздів Мукачево і Королево Ужгородської дирекції залізничних перевезень відбулася семінар-нарада на тему «Впровадження нових технологій ведення відбудовних робіт на залізницях України». У семінарі взяли участь заступники головних ревізорів залізниць України з відбудовних засобів, начальники відбудовних поїздів, ветерани відбудовних засобів. У №22 «Львівського залізничника» за 5 червня 2009 року ми детально інформували читачів про роботу семінару-наради. Хочу розповісти читачам про відбудовний поїзд Королево. Цей підрозділ нині очолює Ярослав Ількович. Свого часу хорошу школу керівника Ярослав Петрович пройшов у відбудовному поїзді Мукачево під керівництвом досвідченого фахівця, почесного залізничника Степана Васильовича Поповича.

Залізничний вузол Королево – один із найстаріших на Закарпатті. Історія станції Королево започаткована у сімдесятих роках XIX століття, отже й відбудовний поїзд Королево можна назвати «старожилом».

У шістдесяті роки минулого століття, у зв'язку з реалізацією в СРСР масштабного проекту під назвою «Цілина», весь поїзд із технічними засобами та працівниками було передислоковано в райони освоєння цілинних земель.

Новітня історія відбудовного поїзда Королево починається з 1984 року, як посиленої аварійно-польової команди (АПК) у складі відбудовного поїзда Мукачево. У цей час у поїзді вже був вантажопідіймальний кран ЕДК-300/2, вагон-«теплушка» та ряд пристосувань для підняття на рейки рухомого складу. У 1998 році на базі цієї АПК відновлено відбудовний поїзд №3505 станції Королево. Підрозділ доукомплектували кваліфікованими працівниками та потужними технічними засобами, а саме: вантажопідіймальним краном ЕДК-500, бульдозером Т-330, тягачами ГТУ-1, МАЗ-547, автомобілями ГАЗ-52, МАЗ-5549, ІФА-50, гідросиловою установкою ХЙОШ, титановими накочувальними башмаками тощо.

Силами працівників відбудовного поїзда в 1992 році збудовано двоповерхову



службово-адміністративну споруду, де розміщено адміністративні кабінети, світлицю, клас для навчань, санітарно-побутовий комплекс із сауною та басейном, гараж і механічні майстерні. Від початку заснування відбудовного поїзда й донині всі роботи з будівництва, ремонту технічних засобів, реконструкції рухомого складу та будівель, будівництва допоміжних споруд, майстерень виконуються працівниками поїзда, штат якого налічує лише 30 осіб.

Головним управлінням із безпеки руху та екології відбудовний поїзд Королево визнано кращим в Укрзалізниці. Скажу відверто, цей підрозділ заслужено удостоївся такого звання завдяки залізничникам, які там працюють, та керівництву цього відокремленого підрозділу. Відбудовний поїзд Королево, як кажуть, «підняв з нуля» його колишній начальник Павло Юрійович Іваніга. Його достойним наступником став Ярослав Ількович – керівник, відданий своїй роботі, який завдяки особистим організаційним здібностям вивів відбудовний поїзд у лідери серед підрозділів Укрзалізниці.

Основною функцією відбудовного поїзда є, звісно, своєчасна ліквідація наслідків

транспортних подій та постійна готовність до такої роботи. Однак, крім цього, відбудовний поїзд виконує великий обсяг господарських та підрядно-договірних робіт. Незважаючи на те, що відбудовні поїзди є планово-збитковими підрозділами, до початку кризи відбудовний поїзд Королево заробляв достатньо коштів від підрядно-договірних робіт, і не був збитковим. Працівники відбудовного поїзда постійно здійснюють завантаження та переукладання стрілочних переводів, завантаження та вивантаження мостових конструкцій, вирівнювання опорних частин моста, ремонт та заміну мостів, перевантаження великовагових вантажів із платформ колії шириною 1435 мм на платформи колії шириною 1520 мм тощо.

Окремо варто відзначити роботу відбудовного поїзда Королево під час ліквідації наслідків стихійного лиха у 1998, 2001, 2006 та 2008 роках. При перших двох повенях, крім роботи бульдозерів для виправлення русла ріки Тиса, був виконаний колосальний обсяг робіт з перевантаження будівельних матеріалів з вагонів на автомобілі (автомобілями будівельні матеріали перевозили в села, розташовані вздовж

русла Тиси для потреб населення, яке постраждало від стихії). У квітні 2006 року під час повені було підмито опору залізничного моста через ріку Тиса. Опора просіла, через що два прогони моста змістились убік на 2 метри і вниз – на 1 метр. За два тижні цілодобової роботи бульдозерами відбудовних поїздів Королево, Мукачево й Стрий було переміщено 130 тис.кубометрів каменю, а тягачами ГТУ-1 і гідросиловими установками ХЙОШ мостові прогони встановили у попереднє положення. Така робота за допомогою тягачів ГТУ-1 і гідросилових установок ХЙОШ була виконана в Україні вперше.

На сьогоднішній день відбудовний поїзд Королево виконує роботи з виготовлення та випробування строп для залізничних підприємств і для сторонніх організацій. До речі, крім відбудовного поїзда Королево, ліцензії на право виготовлення та випробування строп у Закарпатті більше ніхто не має. Про якість продукції свідчить і той факт, що інспектори Держгірпомнагляду вимагають, щоб стропи, якими користуються на підприємствах, були виготовлені саме у відбудовному поїзді Королево. У поїзді виготовлено й сертифіковано стенд для випробування гідравлічних домкратів, якого нема в інших підрозділах Ужгородської дирекції залізничних перевезень. Зараз у поїзді ведеться робота з оформлення необхідних документів для відкриття пункту з перевірки і ремонту газополум'яної апаратури. Вже придбано сертифікований стенд перевірки апаратури полум'яної обробки металів, працівники поїзда пройшли відповідне навчання. На території Закарпатської області такої роботи не виконує більше ніхто. Зараз всі залізничні підрозділи Ужгородської дирекції для перевірки газополум'яної апаратури щомісяця відряджають своїх працівників до Львова. Відкриття пункту перевірки газополум'яної апаратури на базі відбудовного поїзда Королево дало б можливість значно економити і час, і чималі кошти.

Борис РУДНИЦЬКИЙ, почесний залізничник, ветеран транспорту, колишній заступник головного ревізора залізниці з відбудовних засобів