СТАНЦІЯ КАЛУШ ВИТРИМАЛА ВИПРОБУВАННЯ ВАНТАЖАМИ

Калуш – місто, у якому виробляється третина всієї промислової продукції Івано-Франківської області. Вона має широкий попит не тільки в Україні, але й далеко за її межами. Найбільший хімічний завод на Західній Україні "Карпатнафтохім" виготовляє ряд унікальних видів продукції, зокрема, калійні мінеральні добрива, металевий магній, каустичну соду, поліетилен, тафтингові покриття, які виробляються тільки в Калуші. Важливу роль у забезпеченні потреб виробництва "Калушнафтохіму" має залізниця, яка доставляє на підприємство сировину, а з підприємства цілодобово вантажиться і відправляється замовникам готова продукція.

Ми завітали на станцію Калуш, щоб познайомитися з особливостями перевізного процесу. Товарна контора станції за підсумками роботи четвертого кварталу 2010 року перемогла у трудовому суперництві серед товарних контор залізниці.

Як розповів **начальник станції Мирослав Коваль**, почесне звання "краща" вона здобула завдяки збільшенню навантаження та вивантаження вагонів. А воно досить суттєве. Збільшення навантаження продукції у четвертому кварталі 2010 року порівняно з аналогічним періодом 2009 року зросло на 3274 вагони, з яких 2953 вагони – хімікати і каустична сода. Від перевезень небезпечних вантажів за три останні місяці минулого року отримано доходів 90,6 млн грн.

– Працювалося нам надзвичайно важко, – розповідає Мирослав Коваль. – Річ у тому, що вантажі для хімічного заводу і зворотно уже давно не йдуть через станцію. Ще 20 років тому "Карпатнафтохім" мав дві під'їзні колії, одна з яких вела на станцію Калуш, а інша – на станцію Рожнятів. Вагони із сировиною і готова продукція йшли двома шляхами. У 90-х роках обсяги виробництва впали і підприємство вже не потребувало двох колій, тому всі вантажі пішли через станцію Рожнятів. Крім того, у роботу станції внесла свої корективи фінансова криза. Місцева робота зменшилася в рази, а "Карпатнафтохім" зупинив виробництво на два роки. Під час кризових років завод повністю оновив обладнання і запрацював лише у вересні 2010 року. Всі вантажі пішли через станцію Калуш, бо підприємство мало ще відремонтувати свою під'їзну колію. До початку відкриття заводу цього не було зроблено, оскільки запізно оголосили тендер на проведення капітального ремонту колії.

Вся документація оформлялася на станції Калуш. Ось тоді я помітив, що за два роки працівники станції відвикли від напруженого ритму роботи. І це при тому, що підприємство працювало лише на 60% потужності. Тяжко було працювати ще й тому, що станція не призначена для великого обсягу вантажів. З обох сторін вона обмежена переїздами, між якими 50-вагонний состав просто не вміщався. Потрібно було його розформовувати на дві колії. У той же час на станцію прибував рухомий склад під навантаження продукції. До цього слід додати і приміський рух. Дизелі курсують на дільниці Івано-Франківськ–Моршин–Стрий і зворотно. Проте досить швидко досвідчені працівники станції набули необхідної професійної форми і продемонстрували, що вміють працювати з небезпечними вантажами та можуть це робити на високому рівні. До того ж нам на допомогу перевели вісім працівників зі станції Рожнятів. У зміні працювало по двоє прийомоздавачів, три товарних касири плюс старший товарний касир.

У свою чергу **старший товарний касир Наталія Стасів** розповіла, що раніше вся робота провадилася у світлу пору доби, а коли запрацював "Карпатнафтохім", тоді виникла потреба у цілодобовій роботі. Перевізні документи оформляли не тільки на вагони і цистерни із продукцією, але й на цистерни, які йшли з-під вивантаження, бо вони перебували у власності приватних підприємств. У такому режимі калушани працювали до середини січня, поки не відкрили капітально відремонтовану рожнятівську колію, і всі вантажі вже пішли звичним, а тепер і надійним шляхом. Усі перевізні документи на вантажі оформляються не на станції Рожнятів, а у філії – на станції Кропивник.

– Для нас цей період був складний ще й тим, що через станцію з підприємства йшов гексахлорбензол, – розповідає Наталія Стасів. – Небезпечні відходи відправляли на утилізацію у Велику Британію. Вивезенням небезпечних відходів займався "Національний центр поводження із небезпечними відходами". До речі, це вперше в Україні у такій кількості вивозили хімікати на утилізацію. Вагони з гексахлорбензолом йшли у Миколаївський порт для подальшого відправлення водним шляхом до Англії. Вивезли ми їх 8,5 тис. тонн, тобто близько 135 вагонів. Проте на полігоні залишилося ще 22 тис. тонн. Передбачається, що небезпечні відходи будуть вивозити і цього року. Чи не найважче було організовувати роботу і черговим по станції, адже на станції мало колій, де можна формувати состави і водночас пропускати приміські і пасажирські поїзди.

Як розповіла нам **чергова по станції Наталія Юхим**, для неї та колег кінець минулого року видався надзвичайно напруженим. Якщо раніше потрібно було просто відкрити для состава вільну колію, то цього разу рідко було так, щоб були вільні колії.

– Ми міркували, як поділити состав, скільки і на яку колію потрібно поставити вагонів, – розповідає Наталія Юхим. – А оскільки з двох сторін станція обмежена переїздами, то при постійних маневрах надовго закривали шлагбауми. Це, звичайно, не сподобалося водіям. Ми теж розуміли, що надовго закривати переїзд не можна. Якщо маневри затягувалися, то періодично на короткий час припиняли роботу і пропускали весь автотранспорт, серед якого були й рейсові автобуси.

Незважаючи на труднощі та напругу, колектив станції із приємністю згадує нещодавний напружений темп роботи. Особливо калуським станційникам приємно, що їхню нелегку роботу відзначило керівництво залізниці і дорпрофсожу, які визначили товарну контору станції Калуш переможцем у трудовому суперництві 2010 року. За це колектив станції, який безпосередньо забезпечував перевезення вантажів, отримав Почесну грамоту і грошові премії.

Щодо іншої місцевої роботи, то хоча зараз через станцію Калуш уже не йдуть вагони з продукцією хімзаводу, все одно спостерігається пожвавлення в роботі. Впродовж першого кварталу 2011 року на станції навантажено 1230 вагонів, а вивантажено 1750. Станція співпрацює із 10 клієнтами, які навантажують брухт чорних металів, свою продукцію тут вантажить і ТзОВ "Карпатська кераміка". А ще з Калуша до Казахстану відправляють вагони з килимами, у Словаччину та Угорщину – з лісоматеріалами. Колектив станції працює над залученням нових клієнтів. Нещодавно залізничники робили розрахунки місцевій кондитерській фабриці, яка має бажання відправляти солодощі в Казахстан. Щоправда, клієнтів непокоїть факт щомісячного збільшення тарифів на вантажні перевезення, але вони розуміють, що навіть за таких обставин перевезення їхніх вантажів автомобільним транспортом обійдеться в кілька разів дорожче.

Щодо вивантаження, то більшість вагонів, що надходять на станцію, це – сипучі вантажі, які отримують 5-6 клієнтів. Наприкінці квітня – на початку травня на перегоні Калуш-Боднарів розпочався капітальний ремонт 14-кілометрової дільниці. Відповідно уже зараз на станції вивантажено чимало колійної решітки.

Оглянувши станцію, дійшли висновку, що нині вона виглядає так само привабливо, як і чотири роки тому, коли її офіційно відкрили після капітальної реконструкції. Скрізь чисто й акуратно.

Старший квитковий касир Ілона Пасічник розповіла, що відразу після того, як станція набула нового вигляду, трапилося кілька прикрих інцидентів. Прийшовши зранку на роботу, працівники виявили, що з квітника невідомі позривали квіти тощо. На щастя, зараз таке вже не трапляється. Вочевидь, пасажири зрозуміли, що цю красу і затишок залізничники створили, у першу чергу, для них.

До речі, пасажирів, як для 70-тисячного міста, на станції Калуш доволі багато. Впродовж минулого року в пасажирському сполученні було реалізовано майже 71,5 тис. квитків на загальну суму понад 10,5 млн грн. У приміському русі за гроші реалізовано понад 11,5 тис. квитків на суму майже 82,5 тис. грн. Пільгових, так званих "нульових" квитків, було реалізовано понад 57,5 тис. на суму 384 тис. грн. Зупиняються на станції Калуш пасажирські поїзди сполученням Чернівці–Львів та Львів–Чернівці, у складі яких курсують вагони Ужгород–Чернівці та Чернівці–Сімферополь. У приміському сполученні зупиняється вісім приміських дизель-поїздів, якими калушанам зручно добиратися до обласного центру або до Стрия, звідки курсує чимало поїздів на Львів, Трускавець та Ужгород.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора