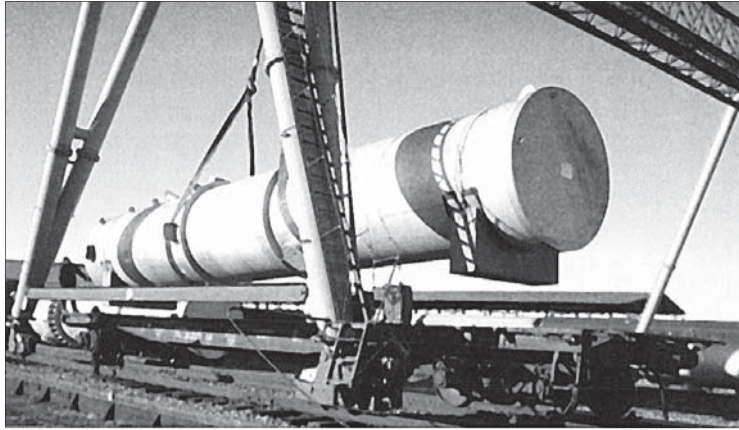


Історія вантажних поїздів на Львівській залізничній лінії

Нещодавно на станціях Чоп і Мостиська-II відбулися зустрічі-наради залізничників із експедиторами перевезень експортних вантажів та приватними перевізниками Словаччини, Угорщини, Румунії і Польщі. Такі заходи спрямовані на залучення до перевезення додаткових обсягів вантажів, розробки пропозицій зі спрощення пропуску транзитних поїздів на ділянці Чоп-Дяково колією 1435 мм, організації зачасного планування перевезень іноземними перевізниками.



На нарадах ішлося про можливість перевантаження експортних вантажів у приватні вагони колії 1435 мм на прикордонних станціях залізниці силами Львівської механізованої дистанції вантажно-розвантажувальних робіт.

У свою чергу експедитори перевезень та іноземні приватні перевізники озвучили представникам залізниці проблеми, вирішення яких вимагає відповідних рішень Укрзалізниці та Державної митної служби України. По-перше, потрібно збільшити парк критих великокубових вагонів та піввагонів для перевезення насипних вантажів, адже більшість критих вагонів має заварені верхні люки, що було зроблено під час ремонту цього виду рухомого складу, тому навантаження насипних вантажів через верхні люки у такі вагони неможливе. Експедитори вели мову і про спрощення процесу планування перевезень, адже узгодження з Укрзалізницею міжнародних пе-

ревозень у країні Західної Європи та СНД триває до 10 днів, тоді як через 5 днів питання відправлення одного вагона вантажу втрачає актуальність, тому часто вантажі відправляють автомобілями.

Виникають проблеми, пов'язані з впровадженням Укрзалізницею групових накладних на перевезення вантажів, адже погодження міжнародних перевезень за груповою накладною доводиться чекати з Укрзалізниці до 10 днів. Крім того, в перевізних документах відправник повинен зазначити код вантажу за ГНГ (гармонізована номенклатура вантажів) та код ЄТСНВ (єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів). Чому власне обидва коди, адже часто вони не співпадають і це викликає затримку програм АС (автоматизованої системи) Месплан. При відправленні експортних вантажів у порти, введення інформації в АС Месплан затягується на цілий день: вводимо порт призначення, експедитора в порту, а введення країни призна-

чення експедитори перевезень та іноземні приватні перевізники вважають необов'язковим – у порту її часто міняють. Іноземні експедитори також просять встановити єдину ставку на прикордонній станції, оскільки існуючі нині оплати послуг, які стягують з них на прикордонних переходах за подачу-забирання вагонів, користування вагонами, стають причиною нових оплат, які іноземному експедитору не завжди зрозумілі.

Начальник служби комерційної роботи та маркетингу Віталій Конюк запевнив учасників нарад, що питання змін у плануванні перевезень вантажів у АС Месплан Укрзалізниця вже вирішує, інші пропозиції і зауваження будуть невідкладно розглядатися та запросив усіх учасників обох нарад приїхати 17 червня до Львова на презентацію Програми АС "Клієнт-УЗ".

Олена ЩИРОВА,
начальник відділу служби
комерційної роботи та маркетингу

IV з'їзд партії "Відродження": активізувати діяльність партійних осередків усіх рівнів

Наприкінці травня цього року в Києві відбувся IV з'їзд партії "Відродження", який зібрав 380 тис. делегатів – працівників залізничної галузі. Із вітальним словом на з'їзді виступив генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак.

Делегати обговорили плани на майбутнє та причини спаду активності у партійній роботі. Заслухавши та обговоривши доповідь заступника голови партії "Відродження" В. Остапчука "Про ситуацію, що склалася в партії та шляхи активізації політичної діяльності партії", IV з'їзд партії "Відродження" вирішив: діяльність політради партії "Відродження" за період після III з'їзду вважати недостатньою; діяльність голови партії "Відродження" Василя Гладких вважати незадовільною. Делегати з'їзду дали доручення новому складу політради партії "Відродження", з урахуванням зауважень та пропозицій, висловлених на з'їзді, розробити організаційно-політичні заходи з метою активізації діяльності партійних організацій усіх рівнів та безумовного виконання положень Програми і Статуту партії. Крім того, на з'їзді було обрано виконуючого обов'язки голови партії "Відродження". Делегати проголосували за кандидатуру В. Остапчука, який був заступником голови партії "Відродження".

Наш кор.

Історія вантажних поїздів на Львівській залізничній лінії

Одними з найбільших споживачів паливно-енергетичних ресурсів на залізниці є підрозділи служб локомотивного господарства та приміських пасажирських перевезень. Витрати на тягу поїздів становлять понад 90% від загального їх споживання на залізниці. Забезпечення цих підрозділів дизпальним, оливами, мастильними матеріалами здійснюють 24 склади палива: 19 – у службі локомотивного господарства та 5 – у службі приміських пасажирських перевезень. У 2010 році обіг дизпального, яке проходило через паливні склади, становив 75,4 тис. тонн, 3,4 тис. тонн дизельної оливи, 1,3 тис. тонн інших мастил та мастильних матеріалів, а також майже 4,46 млн тонн вугілля на суму 632,3 млн грн. У середньому щодоби склади палива видають 210 тонн дизпального, 9 тонн дизельної оливи та мастильних матеріалів для 170 одиниць рухомого складу та 25 підприємств залізниці.

Назріло питання оптимізації структури паливно-складського господарства залізниці.

За словами начальника служби локомотивного господарства Миколи Хамевка, на залізниці є склади палива із незначними обсягами видачі нафтопродуктів і вугілля. Утримувати їх сьогодні нема сенсу, тому до кінця цього року такі склади будуть ліквідовані. До ліквідації готуються склади палива на станціях Ходорів, Антонівка, Сянки та Рахів.

У Ходорові торік видано всього 3,2 тис. тонн дизельної оливи та 3,7 тис. тонн інших оливи, – говорить Микола Хамевко. Цього року видача паливно-мастильних матеріалів там не проводиться. В Антонівці впродовж минулого року було видано 59,5 тис. тонн дизпального, тис. тонн дизельної оливи, 6,8 тис. тонн інших оливи та 22,5 тис. тонн вугілля. У Сянках видано 11,3 тис. тонн дизпального та 362 тис. тонн вугілля, а в Рахові за цілий рік видано

всього 81 тис. тонн вугілля. Тож утримувати ці склади палива сьогодні нема потреби, бо на їх утримання та заробітну плату обслуговуючого персоналу витрачаються певні кошти. Ще одну базу палива на станції Броди плануємо передати на баланс Бродівської дистанції колії, адже торік із 408 тис. тонн дизельного пального, 306 тис. тонн було видано на потребу підрозділів колійного господарства та підрозділів служби електропостачання. На екіпування тепловоза, який працює на станції Броди, було видано 102 тис. тонн дизельного пального. Надалі його екіпування можна проводити при проходженні ТО-2 у локомотивному депо Здолбунів. Крім цього, до кінця 2011 року планується списати 6 тис. тонн паливороздавальних та 15 тис. тонн маслороздавальних колонок.

Очікуваний економічний ефект від ліквідації складів палива становитиме понад 260 тис. грн.

Дмитро ПЕЛИХ

Історія вантажних поїздів на Львівській залізничній лінії

Нещодавно залізничники провели спільне заняття керівного складу підрозділів магістралі з представниками Міністерства надзвичайних ситуацій у Львівській області.

Відкриваючи заняття, начальник спеціальної служби залізниці Олександр Мисик наголосив, що необхідність спільної зустрічі зумовлена численними непорозуміннями між залізничниками та інспекторами МНС, які виникають під час перевірок відокремлених підрозділів залізниці Головним управлінням МНС. Зокрема багато проблем зумовлено розбіжністю тлумачення керівних документів із питань цивільного захисту і техногенної безпеки.

– Якщо з цивільним захистом усе більш-менш зрозуміло, – підкреслив Олександр Мисик (тут працює достатньо законодавчу та нормативну базу), – то з техногенною безпекою виникають постійні непорозуміння. Насамперед вони зумовлені тим, що дотепер нема спеціального закону. А внутрішні накази МНС кожен перевіряючий тлумачить на свій розсуд. Ми переконані, що в цьому питанні необхідно дійти порозуміння. Саме для цього на це заняття запрошено представників Львівського обласного управління МНС.

Під час навчання представники МНС наголосили, що інспекція з техногенної безпеки існує у Львівській області з 2004 року, з того ж часу вона почала перевіряти промислові об'єкти. На сьогодні, за даними МНС, на території Львівської області існує 1685 техногенно небезпечних об'єктів. Із 2006 року під час перевірок залізничних об'єктів виникли спірні питання, наслідком яких стала судова суперечка між Львівською залізницею та МНС.

– У служби охорони праці залізниці, яку я представляю, – сказав у своєму виступі інженер Вадим Нарцев, – виникають постійні непорозуміння щодо змісту результатів перевірок наших підприємств інспекторами МНС. Насамперед це стосується розмежу-

вання діяльності різних служб. Адже до цього часу в Україні нема Закону про техногенну безпеку, є лише п'ять проектів. Але проект – не закон. Сьогодні на території Львівської залізниці не існує потенційно техногенно небезпечних об'єктів, проте за даними МНС їх чомусь нараховується аж 168. Незрозуміло – звідки взялася ця цифра? З 2003 по 2006 рр. залізниця провела роботу з ідентифікації об'єктів підвищеної небезпеки, як того вимагає Закон України "Про об'єкти підвищеної небезпеки". На той час вони дійсно існували, та потім були або ліквідовані, або передані іншим, незалізничним структурам. І сьогодні у структурі залізниці нема жодного об'єкта підвищеної небезпеки. Впродовж 2003-2009 рр. залізниця провела повну ідентифікацію всіх об'єктів. Результати були надіслані у відповідні інстанції, небезпечних об'єктів у їхньому переліку нема, проте сьогодні ми бачимо явну невідповідність між документами залізниці та МНС.

– У відповідь на звернення залізниці до "Держкомпідприємництва" отримано роз'яснення, що директивні документи, якими керується МНС під час перевірок наших підприємств на предмет техногенної безпеки, не відповідають чинному законодавству і повинні бути відповідним чином змінені, – підсумував начальник спеціальної служби залізниці Олександр Мисик. – На жаль, досі це не зроблено. У підсумку залізниця отримує приписи МНС із вимогами, які з точки зору чинного законодавства фактично є незаконними. Більше того, у наказах МНС застосовується термінологія, що не узгоджена та не відповідає технічній термінології залізниці. У результаті виникають неприємні казуси, а у підсумку ми отримуємо приписи МНС із незаконними вимогами.

На завершення зустрічі представники залізниці та МНС висловили бажання співпрацювати у вирішенні цього питання та надію на взаємне порозуміння у ситуації, що склалася.

Олександр ГЕРШУНЕНКО