

**М**инує перший місяць осені, час підбити підсумки літніх пасажирських перевезень. Для залізничників, особливо працівників пасажирського господарства, це – доволі напружений період роботи, який із року в рік ускладнюється гострим дефіцитом рухомого складу. Попри це, й цього року залізниця впералася із забезпеченням підвищеного попиту на пасажирські перевезення. Підбиваючи підсумки літніх перевезень, “Львівський залізничник” запрошив до розмови першого заступника начальника служби пасажирського господарства Миколу Козака.

– Цього року впродовж трьох літніх місяців залізниця перевезла в далекому і місцевому сполученні 3,1 млн пасажирів, що на 4,2% більше, ніж за аналогічний період минулого року, відповідно на 8% зросла сума доходів – 293,3 млн грн проти 270,2 млн грн, – повідомив Микола Козак. – У літні місяці зростає кількість бажаних поїхати на відпочинок на південь, до моря. Докладаємо усіх зусиль, щоб задовольнити це бажання пасажирів. Щоправда, цього літа на один додатковий потяг було менше – не курсував поїзд №268/267 сполученням Львів–Херсон, проте було два додаткових потяги формування Львівської залізниці у Кримському напрямку: №256-255 Львів–Сімферополь та №296-295 Івано-Франківськ–Сімферополь. Загалом у цьому напрямку перевезено 189,3 тис. пасажирів, у зворотному – 204 тис. пасажирів. У порівнянні з минулим роком, це – на 10 відсотків менше, власне з причини відсутності достатньої кількості пасажирських вагонів.

Традиційно залізниця надавала послуги з перевезення організованих груп дітей. Зокрема за звітний період перевезено 1241 групу загальною кількістю 48700 дітей. У минулому році таких груп було 1045 загальною чисельністю 47009 дітей. Упродовж літнього періоду спеціалізованими вагонами – два вагони пасажирського вагонного депо Львів та один вагон пасажирського вагонного депо Ковель – перевезено 140 інвалідів, влітку минулого року цією послугою скористалося



лише 62 інваліди. В основному пасажирів з обмеженими фізичними можливостями подорожували до Сімферополя, Херсона, Києва і Слов'янська та у зворотному напрямку.

**– Чи користувалися попитом кімнати відпочинку на залізничних вокзалах?**

– Найкращі кімнати відпочинку, в т.ч. з номерами класу “люкс” є на вокзалах у Львові та Ужгороді. Не бракувало бажаних зупинитися на відпочинок у спеціалізованих кімнатах вокзалів Моршин і Здолбунів. У Тернополі на вокзалі цього року відремонтовано кімнати відпочинку, потребують ремонту приміщення кімнат відпочинку на вокзалах в Івано-Франківську, Рівному та Чопі. Зрозуміло, що найбільшою популярністю у пасажирів кімнати відпочинку користуються у літній період, тому доходи за літо становлять 2,1 млн грн, що на 14,7% більше, ніж за аналогічний період минулого року. Якщо говорити про доходи від кімнат відпочинку за 8 місяців, то вокзали заробили на 11% більше, ніж у 2010-му – 4,6 млн грн проти 4,2 млн грн.

**– Розширюючи спектр послуг, залізниця запровадила у пасажирських поїздах експрес-передачу. Чи користується попитом ця послуга?**

– Без сумніву. Для прикладу, за 8 місяців цього року від здійснення експрес-передачі отримано 187,7 тис. грн. Це дещо менше, ніж торік (194,9 тис. грн). Зменшення пояснюється тим, що в першому кварталі 2010 року надавались послуги з перевезення багажу до 3 кг вартістю 9 грн та до 10 кг вартістю 10 грн, а в цьому році дозволялось перевозити тільки кореспонденцію (вартість – 7 грн). Якщо взяти до уваги кількість перевезених пакунків, то в порівнянні з аналогічним періодом 2010-го, впродовж 8 місяців цього року кількість передач зросла на 617 одиниць і становить 26,8 тис. пакунків.

**– Нині широкою популярністю користується реклама на транспорті. Залізниця не залишилася осторонь цього процесу. Наскільки цікавою для рекламодавців є реклама на об'єктах та в рухомому складі нашої магістралі?**

– Виконання плану надходжень від рекламної діяльності на підприємствах пасажирської служби за січень–серпень становить 108,1%, планове завдання перевиконано на 85,8 тис. грн, щоправда на вокзалах і в поїздах з об'єктивних причин спостерігається тенденція до зменшення надходжень. В основному через реконструкцію та ремонт

вокзалу станції Львів та привокзальної площі, яка виконується в рамках підготовки до футбольного чемпіонату Європи 2012 року.

Згідно зі зведеним планом завдань та заходів із реконструкції привокзальної території залізничного вокзалу у Львові в контексті підготовки до проведення Євро-2012 року, затвердженого головою Львівської обласної державної адміністрації, міським головою Львова та начальником Львівської залізниці, вже проведено капітальний ремонт сходів виходу на перший пасажирський перон (східна та західна сторони), технічних перонів, відремонтовано торці дебаркадера, на них замінено лексанове покриття. Серед додаткових робіт, проведених на головному вокзалі станції Львів – капітальний ремонт фасаду будівлі зі сторони п'ятого перону, гідроізоляція першого пасажирського перону; відремонтовані сходи в приміський касовий зал із влаштуванням пандусу, фасади поштових шахт головного вокзалу. Закінчуються роботи з облаштування автостоянки на 250 машино-місць і в жовтні буде запущена в експлуатацію, що дасть можливість вивільнити привокзальну площу для проведення будівельних робіт. Всі будівельні роботи виконують працівники будівельних підрозділів залізниці за кошти магістралі.

**– Які роботи планується ще виконати?**

– Зараз ведеться підготовка до ремонту пасажирських перонів, а саме: виготовлення бруківки зі спеціальними направляючими для людей з обмеженими фізичними можливостями. Крім того, проводяться роботи з капітального ремонту медпункту, капітального ремонтується гранітне покриття підлоги в залах очікування. Підготовлено концепцію з макетами інформаційних вказівників і піктограм у залах приміського та головного вокзалів, яку погоджено з керівництвом залізниці, укладається договір. Після проведеного тендеру готується пакет документів для укладання договору на виконання робіт з реконструкції системи підсвічування будівлі головного львівського вокзалу та дебаркадера.

Спілкувалася  
Оксана ПОДОЛЬСЬКА

## Жорсткий “кастинг” для швидкісного руху

**К**ерування швидкісними двосистемними електропоїздами “Hyundai Rotem”, які стануть на рейки українських залізниць до Євро-2012 – справа не з простих. Наші машиністи ще не мали справи із такими швидкостями та обладнанням, які нам запропонує корейське машинобудування.

Аби підібрати найкращі кандидатури для формування локомотивних бригад, за наказом генерального директора Укрзалізниці Володимира Козака розпочато відповідний конкурс. Львівська залізниця до 30 вересня мала визначитися з кандидатурами для формування п'яти локомотивних бригад. Враховуючи, що таку техніку в Україні зараз ще ніхто не обслуговує, сформовані бригади у майбутньому будуть обслуговувати корейські потяги і навчатимуть наступні локомотивні бригади для цих електропоїздів.

Основна особливість електропоїздів “Hyundai Rotem” – швидкість до 160 км/год, – повідомили у службі приміських пасажирських перевезень Львівської залізниці. Особливістю корейських електропоїздів є електронна “начинка”. Тому члени локомотивних бригад повинні не тільки оперативно приймати рішення, а й “не губитись” у приладах.

– Машиніст такого потяга повинен мати достатні знання, відповідну реакцію і знати, як діяти в тій чи іншій ситуації, – розповів перший заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Андрій Стецюк. – Обслуговування не зазнає суттєвих змін, натомість відізняється метод управління. Це – як із ВА3-99 пересісти на Мерседес: суть та сама, але додається електроніка: купа кнопок та нових функцій. Це потребує додаткових знань і практичного досвіду.

Конкурсний відбір розпочався на рівні депо. На одне місце претендувало до 3 осіб. Наступний рівень відбору, із медоглядом та співбесідою, відбувся вже у Львові.

– Враховуючи специфіку руху швидкісних поїздів, до локомотивної бригади ставляться особливі вимоги, – пояснив Андрій Стецюк. – Це, насамперед, вища або неповна вища освіта, відповідний пси-

хологіологічний стан. Машиністи повинні мати не більше 40 років, помічники – до 30 років, стаж роботи – 5 і 3 роки відповідно.

У ході конкурсного відбору кількість претендентів скоротилась – дались взнаки обмеження та специфічні умови. Окремі бригади відмовились через вік, інші – не відповідали вимогам до стану здоров'я. На наступному етапі конкурсу з'явилися додаткові вимоги: з-поміж двох “однакових” кандидатів, перевагу віддавали тому, хто мешкає у Львові. Пояснення такому рішенню просте: машиніст, який після роботи тривалий час добирається додому, більше втомлюється, отже має менше часу на відпочинок та відновлення сил.

Зважаючи на короткі терміни конкурсу, кандидатури членів бригад уже визначили. Для гарантування “резерву міцності” вибрали не 5 локомотивних бригад, як планували, а на одну більше.

Тестовими завданнями та медоглядами для майбутніх штурманів корейських “стріл” справа не закінчиться. За словами першого заступника начальника служби приміських пасажирських пере-

везень, окрім вивчення технічної документації “Hyundai Rotem”, вже наступного місяця переможці конкурсу пройдуть курси підвищення кваліфікації у технічній школі.

– Швидкість висока, відстані великі, отже локомотивні бригади, які водитимуть ці електропоїзди, повинні бути кращими із кращих, – зауважив Андрій Стецюк. – Усі, навіть ті, хто має відповідний клас, пройдуть через курси, щоб покращити знання, а хто не має класу – отримає його. Дехто з претендентів вирушить на стажування до Кореї.

Вже зараз можна стверджувати, що робота на швидкісних електропоїздах стане престижною. Хоч наразі достеменно не відомі умови, в яких працюватимуть локомотивні бригади, та зарплату вони матимуть вищу, аніж їхні колеги. А вже напруження та виснаження у поїзді, який мчить удвічі швидше за звичайний, зростає відповідно. Години праці також будуть “покращені” – замість 40 годин на тиждень, локомотивні бригади працюватимуть лише 36 годин, без втрат у зарплаті.



Щоб підготувати висококваліфікованого фахівця із обслуговування швидкісних поїздів, Львівській залізниці знадобиться кілька місяців.

– Практично всі відібрані кандидатури вже зараз є висококласними машиністами, – пояснив перший заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Андрій Стецюк. – Зараз їм треба вивчити новий рухомий склад, що для спеціаліста, який звик переходити з тепловозів на електровози, а з дизелів – на електропоїзди різних серій, не є складним завданням. І якщо процес поступового переходу на швидкісні поїзди триватиме й далі, ми зможемо готувати нові локомотивні бригади, маємо необхідний для цього ресурс.

Богдан ЮРОЧКО