



# УКРЗАЛІЗНИЦЯ: 20 РОКІВ

24 серпня 1991 року Верховна Рада України прийняла Акт про Незалежність України. Майже чотири місяці по тому, 14 грудня 1991 року, була опублікована Постанова Кабінету Міністрів України про утворення Державної адміністрації залізничного транспорту України. Перед залізницями України відразу постало завдання всебічно сприяти ефективному розвитку економіки України, забезпечувати потреби населення у перевезеннях, розвивати транспортно-економічні зв'язки з країнами Заходу і СНД.

Цього тижня минуло 20 років від того історичного моменту. За два десятиліття українська залізнична галузь подолала нелегкі періоди становлення, розвитку і випробувань. Та впродовж усього періоду її мета була і залишається незмінною – чіткий і впевнений рух уперед. За роки, що минули, Львівська залізниця у структурі залізниць України неодноразово відіграла провідну роль, як новатор – була полігоном для багатьох успішних виробничих експериментів і втілення вдалих ідей.

У цей святковий час згадаймо знакові події, які відбулися на Львівській магістралі впродовж 20 літ трудового стажу Укрзалізниці.

У 1993 році майже через вісімнадцять років відновилися роботи з електрифікації дільниці Львівської залізниці. Керівництво залізниці підтримало пропозицію Львівської міської адміністрації про електрифікацію дільниці Львів–Сихів для поліпшення транспортного сполучення у Львові. Роботи з електрифікації дільниці довжиною 11,2 км виконав своїми силами колектив Львівської дистанції електропостачання.



Восени 1994 року було “розсекречено” 397-кілометрову широку колію (1520 мм) від станції Ізов до станції Катовіце на території Республіки Польща. Це дало можливість найкоротшим шляхом перевозити вантажі у великих обсягах, не перевантажуючи їх на українсько-польському кордоні на європейську колію, причому робилося це швидко та якісно. Ця ділянка широкої колії стала своєрідною транспортною артерією ефективного ділового співробітництва між країнами Сходу та Заходу.

У цьому ж році вперше за часи незалежності вдалося зупинити падіння обсягів перевезень. Це була одна з найважливіших подій року в непростому економічному житті залізниці.

У 1996 році в дослідну експлуатацію введено автоматизовану систему організації управління перевезень (АСО УП), завданням якої було відображення усіх процесів, що відбувались із рухомим складом. Впровадження та приведення у відповідність цієї системи тривало 10 років, сповнених наполегливою працею. Із 2006 року оперативні дані автоматизованих систем, а саме вагонної та локомотивної моделей, на 95% відповідали дійсності. Цими системами можна було користуватись в оперативній роботі та оперативному плануванні.

Крім оперативних показників у дослідну експлуатацію вводились автоматизовані системи з обліку кадрів (АСУ Кадри), система бухгалтерського обліку “ФОБОС”. Впровадження цих систем та приведення їх роботи у відповідність до вимог та завдань відокремлених підрозділів також залишалась частково і за статистикою, яка відповідає за достовірність формування первинних та звітних форм.

Наступним етапом автоматизації статистичного обліку стає автоматизоване формування статистичної звітності на базі оперативних даних із різних АСУ та АРМів.

У жовтні 1996 року розпочала свою роботу Львівська філія Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка Лазаряна, яка відтоді готує для залізниці кваліфіковані кадри. У червні 2001 року відбувся перший випуск залізничних спеціалістів. Понад 90 юнаків і дівчат одержали дипломи університету.

У вагонному депо Клепарів впроваджена в експлуатацію установка для нагріву і наплавки гребенів колісних пар. Депо одним із перших в Укрзалізниці виступило з ініціативою реставрації непридатних для експлуатації колісних пар. У тіс-

ній співпраці фахівців Державного підприємства “Проектно-конструкторського та технологічного бюро рухомого складу Укрзалізниці” (ДП ПКБ УЗ) із працівниками служби вагонного господарства та вагонного депо Здолбунів відпрацювалася технологія наплавлення гребенів колісних пар на експериментальній горизонтальній установці, яка наплавляла гребені з однієї сторони колісної пари. Врахувавши недоліки, що виникли при експлуатації цієї установки, ПКБ ЦВ УЗ розробило і виготовило для підприємств Львівської залізниці двосторонні горизонтальні установки наплавлювання гребенів колісних пар вагонів, що дозволило наплавляти 8 гребенів за 12-годинну зміну, а на установках старої модифікації наплавлялося 6 гребенів.



У листопаді 1998 року на Закарпатті сталася повінь. Розлив Тиси та інших річок завдав значних збитків колійному господарству Львівської залізниці, зруйнував будинки залізничників. Перед службою колії, керівниками відокремлених підрозділів постає нове непросте завдання – оперативна ліквідація наслідків повені. Не полишили в біді залізничники і своїх колег, будинки та приватні господарства яких зазнали великих збитків від повені. Коштом залізниці для потерпілих збудували 42 індивідуальні будинки зі всіма вигодами.

У квітні 2000 року Георгій Кірпа очолив Державну адміністрацію залізничного транспорту України – Укрзалізницю. На той час у галузі склалася катастрофічна ситуація – хронічні борги із зарплати, заборгованості перед бюджетом, засилля посередницьких структур, повальна бартеризація у взаєморозрахунках. Ще працюючи начальником Львівської залізниці, Георгій Миколайович написав листа Президенту України, в якому виклав своє бачення причин кризи і шляхів виходу з неї. Головна проблема залізниць, на думку Георгія Кірпи, полягала у критичному стані рухомого складу, перетіканні фінансів у посередницькі комерційні структури, практиці застосування демпінгових тарифів для клієнтів, що свідчило про особисту матеріальну зацікавленість тодішнього залізничного керівництва. Президент оцінив потенціал начальника Львівської залізниці і надав йому можливість діяти у ранзі керівника Укрзалізниці.



Новий підхід керівництва Укрзалізниці до проблеми взаєморозрахунків відразу позначився на економічних показниках: за перше півріччя 2000 року доля бартерних розрахунків на залізничному транспорті скоротилася із 87 до 5%. Довола живими грошима з 15,4 млн грн зросла до 25,5 млн грн. У перший же місяць роботи Георгія Кірпи на посаді Гендиректора Укрзалізниці борги з виплати зарплат у галузі вдалося зменшити у 3,5 рази.

21 серпня 2001 року, до 10-ї річниці Незалежності України, у вагонному депо Дрогобич був введений в експлуатацію перший екологічний об'єкт державної важливості. Це перше в Україні спеціалізоване підприємство з переробки нафтових та промислових відходів з організованою належним чином системою збирання, зберігання та виділення токсичних речовин. Впровадження технології утилізації відходів коштувало залізниці близько 15 млн грн власних коштів.

11 грудня 2002 року оприлюднено Указ Президента України, згідно з яким, починаючи з 2003 року, професійне свято працівників залізничного транспорту України – День залізничника – відзначатиметься 4 листопада.

У 2002 році колектив Львівського інформаційно-обчислювального центру залізниці завершив розробку першої версії комплексу “Автоматизована система управління локомотивами та локомотивними бригадами (АСУ ЛОКБРИГ)”, покликана забезпечити ефективне управління локомотивним господарством. Того ж року АСУ ЛОКБРИГ впроваджено в локомотивне депо Львів-Захід. Комісія Укрзалізниці прийняла у промислово-експлуатаційний комплекс, встановлений в депо Львів-Захід, і

рекомендувала впровадити його в усіх локомотивних депо залізниць України. На сьогодні комплекс впроваджено в усіх локомотивних і оборотних депо Львівської залізниці.

Розпочався процес заміни 133 фізично та морально застарілих пристроїв ДИСК, ПОНАБ на сучасні пристрої АСДК-Б, покликани гарантувати безпеку руху поїздів на ділянках складного гірського рельєфу Прикарпатського регіону. Програма заміни пристроїв тривала до 2009 року.

На початку 2003 року з'явився “український квиток”, продаж проїзних документів почав здійснюватися через національну систему “Експрес УЗм”. З 19 листопада 2003 року розпочато дослідну експлуатацію “Експрес УЗм” на Львівській залізниці, яка першою серед залізниць впровадила цю систему.

У лютому 2003 року вагонному депо Здолбунів – першому в системі підприємств Укрзалізниці – видано атестат-ліцензію на ремонт вантажних вагонів.

18 червня 2003 року на станції Мостиська-II був введений в експлуатацію пристрій автоматичного регулювання відстані між колісними парами вагонів (СУВ-2000) для перевезення пасажирів та усіх видів вантажів. Це дозволило зменшити час перебування у дорозі поїзда Київ-Краків на 3,5 години. У грудні цього ж року в історії залізничного транспорту України відкрито нову сторінку: через шість місяців після встановлення пристрою СУВ-2000 на цій ділянці започаткований новий європейський стандарт залізничних маршрутів “Інтер-Сіті” та “Євро-Сіті” для сучасних комфортних пасажирських вагонів. Першою “ластівкою” такого стандарту став поїзд Київ-Краків.



29 липня 2003-го введено в експлуатацію новий пункт підготовки цистерн під завантаження нафтою на станції Броди, збудований на перетині двох нафтопроводів “Дружба” та “Одеса-Броди” між двома міжнародними транспортними коридорами Критським № 3 та Гданськ (Балтійське море) – Одеса (Чорне море). У стислі терміни виконані роботи з колійного розвитку станції, побудовано пункт поточного ремонту вагонів із обладнанням двох позицій ремонту вагонів обладнаних електричними домкратами, козловим краном, естакаду на 6 позицій для відпарювання парю зливних приладів, транспортельну газову котельню 2,5 тн./год, очисні споруди, насосну каналізаційну станцію, майстерню та санітарно-побутові приміщення на 75 працівників.

17 серпня 2003 року Львівська залізниця за сприяння та фінансової підтримки Укрзалізниці зробила чудовий подарунок жителям і дітям села Лапаївка поблизу Львова, здавши в експлуатацію середню школу на 700 учнів. Приміщення школи укомплектоване всім необхідним для навчання обладнанням, включаючи спортзали та комп'ютерні класи. У відкритті школи взяв участь Міністр транспорту України Георгій Кірпа.

14 листопада 2003 року на Львівській залізниці урочисто відкрито перший на теренах Укрзалізниці навчально-методичний центр охорони праці для проведення організаційної, навчально-методичної роботи, спрямованої на пропаганду знань із охорони праці серед працівників відокремлених залізничних підрозділів.



30 грудня 2003 року на виконання доручення Президента та Міністра транспорту України достроково здано в експлуатацію першу чергу Сихівського шляхопроводу. 15-річний довгобуд залізничники завершили за 100 днів. Першого квітня 2004 року до свята Великодня завершено роботи та урочисто відкрито рух на шляхопроводі, який найкоротшим шляхом з'єднав центр Львова із Сихівським районом. Шляхопровід збудований за кошти залізниці.