

ЮВІЛЕЙНИЙ РІК У ЦИФРАХ І ФАКТАХ

Із хорошими виробничими показниками завершила залізниця ювілейний, 2011 рік, у якому залізничники святкували 150-річчя Львівської магістралі і залізничної галузі України. За попередніми підрахунками, сума чистого прибутку за результатами роботи Львівської залізниці у 2011 році становитиме 122,4 млн грн, що на 47,5 млн грн перевищує заплановане завдання. Упродовж 12 місяців 2011 року залізниця сплатила 1,7 млрд грн податків і зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів та державних цільових фондів. Обсяг сплачених податків еквівалентний 55 тисячам мінімальних пенсій та 25 тисячам середніх заробітних плат працівників лікарень, шкіл та інших бюджетних організацій.

За звітний період обсяги відправлення вантажів зросли до плану на 12,3%, а до показників 2010 року – на 14,5% і становлять 23,1 млн тонн. Тарифний вантажообіг виконано в обсязі 20,8 млрд ткм, що на 1,1 млрд ткм (5,8%) перевищило заплановані показники і на 2,2 млрд ткм (11,6%) показники 2010 року.

Разом із тим варто зауважити, що обсяги перевезень упродовж минулого року ще не досягли докризового 2007-го, у якому відправлення вантажів були на 14%, а тарифний вантажообіг – на 17% більшими. Зокрема, на 5% нижчими у порівнянні з позаторішніми були обсяги відправлення вантажів в Івано-Франківській дирекції, на 49% – у Львівській та на 29% – в Ужгородській дирекціях залізничних перевезень. Рівня 2007-го торік вдалося досягти тільки Рівненській і Тернопільській дирекціям залізничних перевезень.

Загальний пасажирообіг за минулий рік становив 5,7 млрд пас.км, що перевершило плановий показник на 6,9% і на 4,6% покращило результати 2010 року. Упродовж 2011 року Львівська залізниця перевезла 70,7 млн пасажирів. Це на 3,4% більше, ніж було заплановано, і на 2,4% перевищило відповідний показник 2010 року. За перевезення пасажирів та вантажів у 2011 році залізниця отримала доходів на загальну суму 6,9 млрд грн (на 16,8% більше, ніж у 2010-му).

Попри максимально можливе задоволення попиту на перевезення пасажирів, упродовж звітного періоду місцеві бюджети відшкодували залізниці лише 50% витрат за перевезення пільгових категорій пасажирів. Зокрема, недоотримано запланованої компенсації від Тернопільської (на 10%), Рівненської (на 13%) та Чернівецької (на 7%) областей.

За надання додаткових сервісних послуг, пов'язаних із підвищенням якості обслуговування пасажирів і клієнтури, залізниця отримала доходів від підсобно-допоміжної діяльності на загальну суму 673,1 млн грн, або близько 9% від суми загальних доходів за реалізовану продукцію. У порівнянні з показниками 2010 року на 14,6% зросли доходи за рахунок 13-відсоткового збільшення обсягів ремонтів вантажних вагонів у вагонному господарстві та 10-відсоткового збільшення обсягів реалізації продукції і послуг у пасажирському господарстві.

Разом із тим у порівнянні з 2010 роком зменшилися доходи та погіршився фінансовий результат у громадському харчуванні – у Рівненській дирекції залізничних перевезень (на 13,4%) та в службі пасажирського господарства (на 16,7%).

Завдяки зростанню обсягів вантажних перевезень на 11,6% упродовж 2011 року залізниця змогла на 17,4% підвищити тарифні ставки і посадові оклади

своїм працівникам і власними силами, за рахунок отриманих доходів, забезпечила соціальні пільги. Для прикладу, середньомісячна заробітна плата залізничників Львівської магістралі у 2011 році становила 3210 грн, що на 461 грн (16,8%) більше за показник 2010 року і в 1,7 раза перевищує цифру докризового 2007 року. Крім того, за звітний період розмір премії залізничників збільшився в середньому на 25% у порівнянні з показником 2010-го.

Загалом у 2011 році працівники залізниці отримали матеріальну допомогу на загальну суму 70 млн грн. Серед них – 33 млн грн на оздоровлення, 3,5 млн грн на лікування та за сімейними обставинами, 32 млн грн у зв'язку із виходом на пенсію, 0,5 млн грн – матеріальна допомога молодим спеціалістам у зв'язку з першим прийняттям на роботу та призовом на військову службу.

На оплату праці залізничників разом із нарахуваннями до Єдиного соціального внеску використано 3,0 млрд грн, що становить 43,0% від усіх витрат залізниці.

Разом із тим залізниця забезпечує соціальний захист своїх працівників і опікується пенсіонерами. На лікування, реабілітацію та проведення медичних оглядів працівників і пенсіонерів у 2011 році медичним закладам виділено коштів у сумі 31,3 млн грн. На проведення соціально-культурних заходів, у тому числі для компенсації вартості путівок у санаторіях залізниці, скеровано 21,7 млн грн. На компенсацію вартості проживання залізничників у гуртожитках використано 3,4 млн грн. На утримання житлово-комунальної сфери залізниця витратила 18,6 млн грн.

За звітний період непрацюючі пенсіонери отримали матеріальну допомогу в сумі 10,4 млн грн. У середньому одному пенсіонеру надано матеріальну допомогу на суму 270 грн (або приблизно 30% мінімальної пенсії). У 2012 році залізниця планує скерувати на соціальні статті суму коштів на рівні минулого року.

Вік пасажирських вагонів на критичній межі

Старіння парку пасажирських вагонів – актуальна проблема залізниці. Щороку через закінчення терміну експлуатації, встановленого заводом-виробником, зменшується кількість вагонів, які залізничники можуть включити у графік руху поїздів. За інформацією прес-центру залізниці, станом на 01.01.2012 р. інвентарний парк пасажирських вагонів Львівської магістралі налічує 1091 вагон. На сьогодні для забезпечення перевезень їх ще вистачає, однак ситуація є доволі складною, адже 551 вагон (50,5%) відпрацював встановлений ресурс (28 років). З огляду на це 152 вагони (13,9%) пройшли капітально-відновлювальний ремонт із продовженням терміну експлуатації до 41 і більше років. У той же час середній вік пасажирського вагона на Львівській залізниці становить 27,8 року за нормативу 28 років.

У чинному графіку руху поїздів на 2011-2012 рр. з урахуванням поїзного і ремонтного резерву задіяно 949 вагонів. Для порівняння, у графіку руху 2010-2011рр. залізниця використовувала 1037 вагонів, а на графік 2012-2013 рр., враховуючи технічний стан вагонів, зможемо залучити лише 781 вагон.

Ще складнішою є ситуація у приміському господарстві. Станом на 01.01.2012 р. в інвентарному парку залізниці є 32 електропоїзди постійного струму та 14 електропоїздів змінного струму. 84,1% електропоїздів змінного струму та 70,8% постійного відпрацювали призначений виробником нормативний термін служби (28 років). Із них відповідно 47,6% та 41,6% електропоїздів відпрацювали понад 40 років.

Щодо дизель-поїздів, то сучасний інвентарний парк становить 62 одиниці, із них 92% відпрацювали нормативний термін служби (20 років). Таким чином, у 2012 році парк приміського рухомого складу скоротиться ще на 55 вагонів електропоїздів та 16 вагонів дизель-поїздів.

Міст потребує ремонту



Редакція отримала кілька телефонних дзвінків від читачів з інформацією про те, що покриття пішохідного моста,

який пролягає над коліями від головного залізничного вокзалу станції Львів до вулиці Широкої, перебуває в аварійному стані. Така ситуація нам здалася дивною, адже у травні 2009 року його ремонтували працівники будівельно-монтажного поїзда №61. Побувавши на місці, переконалися, що справді дерев'яний настил моста потребує часткової заміни. Є чимало місць, де покриття значно пошкоджене, або й повністю відсутні кілька дощок. Для пішоходів це створює певні незручності, особливо в темну пору доби. Через «вибоїни» на мокрому слизькому покритті можна травмуватися. Особливо актуальною проблема була у безсніжну пору. Можливо, зараз щільний сніговий покрив дещо «згладив» проблему, проте очевидно, що з відлигою вона знову набере гостроти.

Аби з'ясувати ситуацію, ми звернулися до начальника мостобудівельного поїзда №61 Костянтина Іщука, який розповів, що міст знаходиться на балансі Львівської дистанції колії. У 2009 році було зроблено тимчасове дерев'яне покриття. Нижній шар зроблений із дубових дощок, а верхній – із дощок хвойних порід. Товщина цих дощок усього 25 мм. При зношенні покриття його можна легко замінити. Утім, із такою потребою служба колії до мостобудівельного поїзда не зверталася.

Разом із тим редакції стало відомо, що зараз розробляється проект для заміни прохідної частини мосту з дерев'яної на металеву. Інженер відділу інженерних споруд служби колії Назар Деревацький запевнив, що цього року розпочнеться капітальний ремонт моста.

– У лютому заплановано виконання робіт із заміни прохідної частини пішохідного моста, – говорить Назар Деревацький. – Працівники Львівської дистанції колії приступлять до роботи, як тільки отримають зі складу служби матеріально-технічного постачання необхідну кількість дощок. А на третій квартал цього року запланований капітальний ремонт моста. Для цього вже виготовлено проектно-кошторисну документацію. Проектом передбачено заміну дефектних опор, балок, а також буде замінено теперішнє дерев'яне покриття моста на нове з використанням металевої ортотропної плити. На капітальний ремонт моста передбачено 3,7 млн грн.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

НАДЗВИЧАЙНА ПОДІЯ

На Південній залізниці зійшли з рейок і перекинулися 27 вагонів вантажного поїзда



У суботу, 28 січня 2012 року, поблизу села Скрягівка Тростянецького району Сумської області на перегоні Скрягівка-Боромля зійшли з колії і перекинулися локомотив та 27 вагонів вантажного поїзда. Унаслідок аварії пошкоджено близько 400 м залізничних колій. На щастя, людських

жертв не зафіксовано.

Поїзд у складі 43 вагонів транспортував будівельні матеріали, продовольчі товари, дизпаливе (2 цистерни) та фталевий ангідрид (1 вагон), який використовується у виробництві пластмас і лаків.

Завдяки оперативним діям залізничників та рятувальників МНС вдалося уникнути витoku дизпалива за межі охоронної зони. Таким чином, наслідки надзвичайної події не становлять екологічної небезпеки для регіону.

В аварійно-відновлювальних роботах брали участь підрозділи Міністерств оборони та внутрішніх справ. Загалом до ліквідації наслідків надзвичайної ситуації залучено понад 500 осіб, спеціалізована техніка, зокрема три відбудовні і один пожежний поїзди.

Рух залізничного транспорту тимчасово організували за резервною схемою. 31 січня відновлювальні роботи завершено, рух поїздів на даній ділянці відновлено. Обставини та причина надзвичайної ситуації встановлюються.