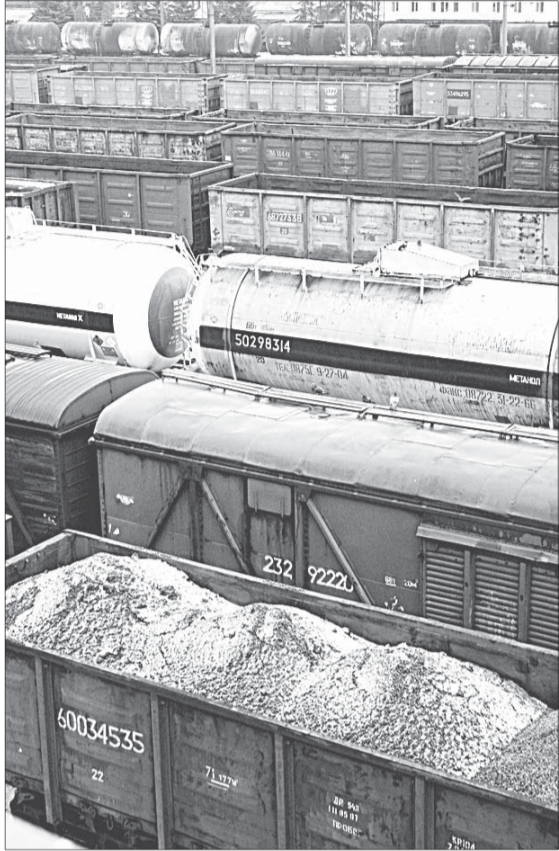


Вантажний вагон – “годувальник”, якого треба шанувати

Упродовж минулого року на залізниці пошкоджено 353 вантажних вагони, збитки від пошкоджень становлять понад 700 тис. гривень. Про випадки пошкоджень, підприємства, які найчастіше необережно поводяться із залізничним рухомих складом, та заходи контролю за збереженням вагонів розповів начальник інспекції зі збереження парку вантажних вагонів Ігор Цюцкома:



– У 2011 році показник кількості пошкоджених вагонів залишився на рівні позаминулого року (упродовж 2010-го було пошкоджено 352 вагони), однак сума, яку відшкодовано залізниці, зросла – із 506,4 тис. грн у 2010 р. до 766,6 тис. грн у 2011 р. Зросли стягнення у минулому році порівняно з 2010-м за непродуктивний простій вагонів, простій вагонів у ремонті, відправлення у ремонт – відповідно 170 тис. грн проти 96 тис. грн.

Найчастіше пошкоджень завдавали гостродефіцитному рухомому складу (піввагонам) – 245 одиниць (69%), критим вагонам – 35 (10%), платформам – 18 (5%), іншим вагонам – 55 (16%).

Серед підприємств, які найчастіше пошкоджують вагони, – ВАТ “Миколаївцемент” (36 вагонів проти 27 – у 2010 році), ПАТ “Волиньцемент” (20 вагонів, як і позаторік), ДП “Володимир-Волинське лісомисливське господарство” (9 вагонів проти 3).

Унаслідок сходу з рейок у 2011 році пошкоджено 33 вагони, зокрема 28 вагонів – на під’їзних коліях. При вивантаженні грейферами пошкоджено 28 вагонів, екскаваторами, бульдозерами – 37 вагонів, навантажувачами

– 46 вагонів, вантажними кранами – 30 вагонів, вібраторами – 25 вагонів. Самим вантажем пошкоджено 35 вагонів – йдеться про невиконання ГОСТу 22235/76 – невідвішення або незахищення рукавів при вивантаженні сипучих вантажів. У такому випадку потрібно проводити ревізію автогальм, щоб з’ясувати, чи не потрапило сміття у магістраль, а відтак – чи справні гальма у вагоні. Інших видів пошкоджень зазнали ще 106 вагонів.

У минулому році для покращення контролю збереження вантажного парку запроваджено технічне обслуговування і огляд піввагонів після вивантаження грейферами. За комісійний огляд вагонів, що вийшли після грейферного вивантаження, за рік стягнуто 283,3 тис. грн.

Особливу увагу у 2011 році звернено на комісійні огляди під’їзних колій промислових підприємств, адже на них майже удвічі (28 проти 15 – у 2010 році) збільшилася кількість випадків сходу вагонів із рейок. Цього року працівники інспекції зі збереження парку вантажних вагонів і надалі перевірятимуть, як проводяться комісійні огляди під’їзних колій, оглядатимуть механізми, які взаємодіють із вагонами, адже багато з них є застарілими і потребують заміни.

У порівнянні з 2010 роком у минулому році зменшилася кількість пошкоджень вагонів за кордоном – у Польщі (345 проти 387) та в Угорщині (326 проти 343), однак зріс цей показник у Словаччині (3076 вагонів проти 2643). Для вивантаження сипучих вантажів у Словаччині на станції Чіерна над Тисою задіяно перекидач вагонів, що зменшило можливість пошкоджень вагонів, але цих заходів недостатньо. На двосторонніх зустрічах між УЗ та Словаччиною обговорюється питання про застосування ще одного перекидача.

У минулому році зафіксовано 3 крадіжки деталей вагонів – на станціях Мукачево, Чоп, Хриплин виведено з ладу 7 вагонів.

Цього року впродовж січня зафіксовано два випадки сходу вагонів на під’їзних коліях, зокрема на станції Червоноград зійшло 6 вагонів, на станції Маневичі – 2 вагони. Ці випадки вказують на те, що, на жаль, комісійний огляд під’їзних колій не проводиться на належному рівні.

Через низькі температури цього року були випадки замороження вагонів. Зокрема, у Соснівці 16 вагонів забраковано через змерзання вантажу. Вугілля завантажили мокрим, і тепер потрібно провести ревізію гальм, щоб з’ясувати, чи не потрапила туди вода, а це потребуватиме додаткових витрат залізниці.

За минулий рік усі підприємства, з вини яких пошкоджено вагони, компенсували залізниці збитки. Цього року теж працюватимемо над тим, щоб уникнути заборгованості.

Проблема частого пошкодження вагонів на сьогодні є вкрай актуальною, адже з кожним роком парк вантажних вагонів Укрзалізниці зменшується. Особливо треба дбати про піввагони, яких зараз не вистачає, адже цей рухомий склад приносить найбільше грошових надходжень у вантажних перевезеннях.

НАДЗВИЧАЙНА ПОДІЯ

Електрогазозварник та слюсар одержали опіки й травми

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

У ЗМІ з’явилася інформація, буцімто в депо вибухнула цистерна, це не відповідає дійсності. Начальник пасажирського вагонного депо Львів Ярослав Волівендер повідомив:

– У порожній бочці зайнялися випари розчинника, від чого вона розійшлася по швах. Ємність була необхідна для очистки відстійників мийного комплексу. Для відходів вирішили використати стару бочку, але для цього треба було відрізати її верх. Цю роботу майстер доручив кваліфікованим фахівцям, які мали б знати, як поводитися з ємностями. Навіть в училищі вчать, що якщо не знаєш, з-під чого ємність, то з точки зору техніки безпеки перед роботою потрібно її заповнити водою. На жаль, цього не було зроблено.

Від медиків опікового відділення 8-ї лікарні редакції стало відомо, що обидва працівники депо зараз перебувають на лікуванні у відділенні. При госпіталізації зафіксовані поверхневі опіки обличчя та шиї I-II ступеня (найважчими вважаються опіки III ступеня). Окрім опіків, обидва залізничники мають забійні травми гомілок. Їх стан оцінюється загалом як неважкий, загрози для життя в обох потерпілих нема. Після одужання, на думку медиків, від опіків на обличчі ще деякий час зберігатиметься пігментація, тобто шкіра на обличчі в місцях опіків буде мати інший відтінок, але згодом це явище зникне, і слідів від опіків не повинно залишитися. На запитання про те, скільки може тривати лікування, нам відповіли, що кожен конкретний випадок важко спрогнозувати точно, але зазвичай такі опіки лікуються тиждень-півтора.

Редакція звернулася до транспортної прокуратури. Помічник Львівського міжрайонного транспортного прокурора, старший радник юстиції Стефан Вайда повідомив, що, за висновком Держгірпромнагляду, прокуратура проведе свою перевірку, за результатами якої може бути порушена кримінальна справа або винесена постанова про відмову у її порушенні.

ОГОЛОШЕННЯ

Відокремлений підрозділ “Львівська дирекція залізничних перевезень” має потребу в укомплектуванні вакантних посад:

- прибиральник виробничих приміщень станції Моршин (2 вакансії);
- прибиральник території станції Моршин;
- прибиральник виробничих приміщень станції Трускавець (3 вакансії);
- прибиральник виробничих приміщень станції Славсько;
- прибиральник території станції Славсько;
- прибиральник виробничих приміщень станції Стебник;
- прибиральник виробничих приміщень станції Сокаль;
- прибиральник виробничих приміщень станції Добросин;
- прибиральник виробничих приміщень станції Львів (2 вакансії);
- підсобний робітник господарського відділу дирекції;
- прибиральник території господарського відділу дирекції;
- електрогазозварник господарського відділу дирекції;
- сторож станції Трускавець (4 вакансії);
- маляр станції Клепарів.

Прийом на вакантні посади здійснюватиметься шляхом переведення працівників з інших відокремлених підрозділів залізниці.

Довідки за телефонами 6-31-20, 6-31-21.

Ужгородські колійники впоралися зі словацьким снігом

Рясні снігопади та штормовий вітер, що спостерігалися наприкінці січня – на початку лютого цього року, додали клопотів не лише львівським залізничникам, а й нашим західним сусідам. На початку лютого цього року рух колією 1520 мм на ділянці Матшовці–Ганіска–Кошице (Словаччина) був заблокований сніговими заметами. З цього приводу директор обласної дирекції при Кошице Ян Юрига звернувся з листом до начальника Львівської залізниці Богдана Піха, у якому висловив прохання про допомогу в очищенні колії.

За наказом начальника Львівської залізниці до західних сусідів у повному “бойовому” спорядженні вирушила снігоочисна машина Ужгородської дистанції колії (СДПМ №2181) в супроводі головного механіка дистанції колії О.Карташова та машиніста-інструктора Т.Іштвані. Крім того,

на допомогу словацьким залізничникам було відряджено машиніста локомотивного депо Мукачево П.Курнутяка та приймальника поїздів станції Ужгород І.Боднара.

Шостого лютого машина СДПМ №2181 з окремим ведучим локомотивом ВЛ-11 перетнула кордон зі Словаччиною і розпочала роботу з очищення колії від снігових заметів зі ст. Матшовці до ст. Слівнік. Виконавши завдання, близько опівночі наша СДПМ вирушила зі ст. Слівнік у зворотному напрямку. На 28 км перегону Требишов–Михайлівці снігоприбиральна машина потрапила у сніговий замет, який утворився через сильний вітер, і не змогла рухатися вперед, оскільки ведучим був локомотив.

За відсутності зв’язку з працівниками снігоприбиральної техніки начальник Ужгородської дистанції колії П.Леончук разом із ревізором Ужгородської ревізорської дільниці Я.Масляним та заступником

начальника відділу перевезень дирекції М.Шестаком виїхали на місце снігового замету для з’ясування обставин. На допомогу екіпажу снігоприбиральної машини прибуло і 25 словацьких залізничників та три одиниці техніки. Після визволення зі снігового полону СДПМ Ужгородської дистанції колії вирушила на роботу на ст. Требишов, а також повторно очистила від снігу колію на перегоні Требишов–Матшовці. Начальник дистанції колії м.Требишов потурбувався про відпочинок та харчування працівників снігоприбиральної техніки. Згодом на його прохання наша СДПМ ще на добу залишилася на території Словаччини і восьмого лютого повторно очистила від снігових заметів колії на перегоні Матшовці–Слівнік. Після цього рух колією 1520 мм на словацькій стороні було відновлено.

Редакція висловлює подяку керівництву Ужгородської дистанції колії за надану інформацію та фотоматеріал.

