

Начальник Рівненської дирекції залізничних перевезень Олександр Левицький:

“Основні вантажовідправники – кар’єри”

Половина навантаження на Львівській залізниці припадає на Рівненську дирекцію залізничних перевезень

Фінансові надходження – один із основних показників успішної діяльності дирекції залізничних перевезень. Він забезпечується здебільшого кількістю навантажених і відправлених вагонів. За перше півріччя цього року незаперечним лідером із навантаження продукції є Рівненська дирекція, де навантажено понад 5 млн тонн продукції. Які станції вантажать найбільше? Чи вистачає рухомого складу під навантаження? Які проблеми виникають у дирекції за таких обсягів роботи? Про це та інше розповідає начальник Рівненської дирекції залізничних перевезень Олександр Левицький.



– У народі кажуть, що кожен значний успіх складається з багатьох маленьких досягнень. Які станції дирекції є запорукою цього успіху?

– Рівненська дирекція залізничних перевезень завжди тримала першість із навантаження продукції, і у 2012 році ця закономірність збереглася. За підсумками першого півріччя цього року частка навантаження дирекції в загальному навантаженні залізниці становить рівно 50%.

Запорукою успіху в роботі дирекції є станції, що працюють із кар’єрами – Клесів, Обарів, Томашгород. Досить високі показники навантаження на станціях Здолбунів та Іваничі.

– А яка частка від загальноного навантаження припадає на ці станції?

– Загалом упродовж шести місяців цього року навантажено понад 5 млн тонн різної продукції. Із цієї кількості найбільше навантажила і відправила станція Клесів. Її частка в загальному обсязі навантажень дирекції становить 53,1%. Частка станції Обарів – 9%, Томашгорода – 8,4%, Здолбунова – 6,8%, а станції Іваничі – 3,2%.

Якщо ж говорити про вагони, то в середньому щодоби навантажують 427 вагонів. Станція Клесів навантажує і відправляє 216 вагонів, станція Обарів – 40 вагонів, Томашгород – 36 вагонів, Здолбунів – 28 вагонів, а Іваничі – 14 вагонів.

– У чому полягає специфіка роботи дирекції і які основні види вантажів?

– Рівненська дирекція залізничних перевезень розміщена на території двох областей, які

абсолютно різняться між собою. У Рівненській області основною продукцією є будівельні матеріали, адже тут знаходиться багато кар’єрів із видобутку щебеню. Волинська область у цьому плані “бідна”, тому її основною продукцією є ліс. Дирекція межує з Польською та Білоруською залізницями, з якими активно співпрацюємо. Прийом-здача вантажів на Польщу здійснюється через прикордонні станції Ізов-Грубешув та Ягодин-Дорохуск, а на Білорусь – через прикордонні станції Заболоття-Малоріта та Удрицьк-Горинь.

Основні види вантажів, що навантажуються на станціях дирекції, – будівельні вантажі, які становлять 70% від загального обсягу навантажень. Крім того, вантажимо мінеральні та хімічні добрива, лісні вантажі, цемент, брухт чорних металів, вугілля, торф, зернові. Щодо вивантаження, то на наші станції надходять лісні, будівельні вантажі, нафтопродукти, мінеральні та хімічні добрива. На станціях Сарни та Ковель відбувається масове переадресування вантажів. Здебільшого це нафтопродукти, які поступають до нас із Прибалтики та Білорусі. Станції Рівне, Сарни, Луцьк та Ковель відкриті для прийому та видачі вантажів в універсальних контейнерах. Основна частка навантаження та вивантаження вагонів проводиться на під’їзних коліях промислових підприємств ПАТ “Рівне Азот”, ПрАТ “Волиньцемент”, ТОВ ККНК “Технобуд”, ПАТ “Томашгородський щебеневи завод”, ТзОВ “Одек Україна” та ПАТ “Консюмерс Скло Зоря”.

– Олександр Федоровичу, чи є резерви для збільшення обсягів навантажень? Які станції у цьому плані є перспективними?

– Резервами збільшення навантаження у дирекції були і залишаються кар’єри Клесівської групи. В умовах зміни власності в нашій державі створюються нові підприємства з видобутку гранітного щебеню, наприклад, ТОВ “Томашгородський кар’єр “Розовий”, який упродовж 2010-2011 років навантажив 227,3 тисячі тонн, а за 6 місяців 2012 року через брак коштів – лише 1,9 тисячі тонн. На жаль, сьогодні він



працює не на повну потужність.

Сподіваємось, що проведена реконструкція та заміна обладнання на ТОВ “Рокитнівський спецкар’єр” дозволить надолжити відставання до минулого року (-11,8 тис. тонн щебеню) і дасть можливість збільшити навантаження гранітної продукції у другому півріччі цього року. Щодо державного сектора економіки, то маємо надію на введення в дію у 2013 році шахти №10 ДП “Волиньвугілля”, це дозволить збільшити навантаження енергетичного вугілля.

Перспективними є станції Турійськ, Мацеїв, Звиняче. Там місцеві зернопідприємства запланували будівництво нових та розбудову діючих виробничих потужностей із переробки зернової продукції.

Крім того, є резерви для збільшення вивантаження нафтопродуктів на станції Кременець підприємством ПП “Лукойл Україна” на власній під’їзній колії, що введена в експлуатацію у березні цього року.

– Дирекція має великі сортувальні станції, такі як Ковель, Сарни, Здолбунів. Яка їхня частка у фінансових надходженнях?

– Основним завданням цих станцій є виконання операцій із розформування і формування поїздів, пропуск поїздів без переробки і з переробкою, технічне обслуговування і комерційний огляд поїздів, усунення технічних і комерційних несправностей, зміна локомотивів і локомотивних бригад. Щодо сортувальних станцій дирекції пропускають у середньому 2500 вантажних вагонів, із яких 1400 вагонів у завантаженому стані. Кожна із сортувальних станцій має свою специфіку роботи. Наприклад, на станції Ковель відбувається формування поїз-

дів, призначених для Республіки Польща, через прикордонні переходи – станції Ягодин та Ізов. Крім того, пасажирське вагонне депо Ковель формує пасажирські поїзди. У Ковелі і Сарнах здійснюються митні операції з вантажами, екологічний, фітосанітарний контроль. На станцію Здолбунів припадає максимальний обсяг роботи з обробки транзитного вагонопотоку, станція – стикова між Львівською та Південно-Західною залізницями.

Упродовж першого півріччя цього року частка фінансових надходжень станції Сарни становить 2,3%, Ковель – 1,3%, Здолбунів – 13,8%. Такі показники зумовлені тим, що кошти за надані послуги (переадресування, прийом, передача вагонів тощо) стягуються на інших станціях залізниць при видачі вантажів.

– За характером роботи дирекція потребує найбільш дефіцитного рухомого складу – піввагонів. До яких професійних хитрощів вдається, щоб забезпечити таку кількість рухомого складу під навантаження?

– Дійсно, піввагони – гостродефіцитний рухомий склад, вони є основними “годувальниками” дирекції, тому що в них завантажується щебенева продукція, ліс, вугілля і навіть міндобрива у “біг-бегах”. Професійних таємниць чи особливих хитрощів не маємо, а просто докладаємо всі зусилля для зменшення часу використання піввагонів – для цього формуємо маршрути. Наприклад, протягом минулого місяця лише на станції Клесів було сформовано 125 маршрутів, якими щебенева продукція перевезли 5254 вагони.

Електронний документообіг дуже допоміг нам. Суттєво скоротився час обробки перевізних

документів, а відповідно і обіг вагонів, що є додатковим навантажувальним ресурсом. Для забезпечення процесу надання рухомого складу та оперативного планування перевезень усі вантажовідправники Рівненської дирекції підключені до автоматизованої системи документообігу замовлень на перевезення вантажів та формування планів в АС Месплан. Система дозволяє ввести замовлення вантажовідправника безпосередньо в офісі користувача, оперативно проводити узгодження замовлень на перевезення на рівні залізниці і повідомляти користувача про результати. Ця система спрощує та прискорює оперативне планування поїзної роботи на станціях дирекції.

– Знаю, що для забезпечення перевезень проводиться наרוшування бортів платформ.

– На Рівненській дирекції працює ТОВ “Олан Україна”, яке у вагонному депо Здолбунів переобладнало 60 платформ вантажопідйомністю 40-44 тн/ваг. на платформи з нарощеними бортами з вантажопідйомністю до 73 тн/ваг. Ці модифіковані вагони курсують зі станції Томашгород до Польщі через прикордонні переходи Ягодин, Ізов і станцію Мостиська-II.

– Які умови створюються для покращення роботи з клієнтами?

– На дирекції постійно проводяться спільні зустрічі-наради з клієнтами, які систематично користуються послугами залізничного транспорту. Під час цих нарад вирішуються проблемні питання якості обслуговування вантажовласників, вчасного надання рухомого складу, переказу коштів за перевезення, скорочення простою вагонів під вантажними операціями, роз’яснення