

нормативних актів та вимог до перевезення вантажів залізницею. Спеціалісти дирекції постійно проводять моніторинг ринку транспортних послуг, зокрема ринку автомобільних перевезень як основного конкурента залізничного транспорту, для визначення перспектив перевезення та залучення нових обсягів перевезення.

Для прискорення оформлення перевезень залізничним транспортом із 1 липня 2011 року на станціях Рівненської дирекції запроваджено перевезення вантажів у внутрішньому сполученні за безпаперовою технологією. Інструментом для оформлення таких перевезень є програмне забезпечення АС Клієнт УЗ – автоматизована система з оформлення та обробки перевізних документів на перевезення вантажів залізничним транспортом України через мережу Інтернет безпосередньо на своєму робочому місці підприємства-вантажовласника.

– Як покращує умови праці залізничникам і пасажиром?

– За два попередні роки для покращення умов праці працівникам станції Сарни збудований та обладнаний сучасними системами опалення, вентиляції та кондиціювання адміністративно-побутовий блок. Під час його будівництва та обладнання освоєно 7 млн грн.

У 2011 – 2012 роках проведено реконструкцію систем опалення постів електричної централізації станцій Гнідава, Решуцьк,

Клевань. Там замінено малоефективні котли на твердому паливі на сучасні економні електричні котли. До кінця цього року планується ще провести реконструкцію систем опалення постів електричної централізації на станціях Заболоття, Любомирськ, Кримно, Повурськ. Там також встановимо сучасні економні електричні котли та електроконвектори.

У рамках підготовки до проведення Євро-2012 у першому півріччі цього року виконано ремонт вокзалу та службово-технічних будівель станції Ягодин. На станції відремонтовані пасажирські платформи та реконструйовані переходи до них зі створенням безперешкодного доступу до поїздів осіб із обмеженими фізичними можливостями. При цьому освоєно 2,3 млн грн. У цьому році буде освоєно 28 млн грн на капітальному ремонті вокзалу станції Луцьк. Водночас проводиться поточний ремонт поста електричної централізації і службово-технічних будівель станції.

– Які ще об'єкти планується зробити найближчим часом?

– У 2013 році перспективним планом передбачений благоустрій території станції Заболоття зі встановленням будинку контейнерного типу для покращення умов праці працівників пункту пропуску через державний кордон.

– Досі розмова велася здебільшого про вантажні перевезення, а яким є стан пасажирських перевезень?

– Залізничний транспорт виконує соціальну функцію. Для більшості населення він найбільш доступний та привабливий через відносно дешевизну вартості проїзду, зокрема для населення, що користується пільгами. Звичайно, ця ознака більшою мірою стосується приміського залізничного транспорту, але багато громадян обирають залізничний транспорт і для далеких подорожей. І далеко не останню роль у цьому відіграє вартість проїзду. Але, попри популярність залізниці серед населення, пасажирські перевезення – збиткові.

Якщо ж зважати на показники, то у першому півріччі 2012 року залізничні каси вокзалів та станцій Рівненської дирекції реалізували 838,3 тис. проїзних документів на поїзди далекого сполучення. При цьому отримано коштів на суму майже 70 млн грн. За аналогічний період минулого року реалізовано більше проїзних документів – 918,7 тис., але коштів отримано менше – 66,8 млн грн. На перший погляд пасажиропотік зменшується, але якщо бути правдивим до кінця, то цей показник зміниться лише за рахунок зміни нумерації декількох електропоїздів підвищеного комфорту, які раніше належали до категорії пасажирських поїздів. Загалом територією дирекції курсує десять пасажирських поїздів дальнього внутрішньодержавного сполучення, три міждержавних поїзди, два міжнародних поїзди і чотири регіональних електропоїзди.

Нагадаю, що при купівлі квитка у квитковій касі на поїзд дальнього сполучення пасажир за бажанням може оплатити вартість чаю. І ця послуга є популярною. Дедалі більшої популярності набуває послуга бронювання та оплати квитків через мережу Інтернет.

– Наскільки нині є збитковими приміські перевезення? Який відсоток коштів покривається обласними адміністраціями за перевезення пільгових категорій пасажирів?

– Поїздами приміського сполучення за перше півріччя 2012 року територією Рівненської та Волинської областей, які охоплює Рівненська дирекція залізничних перевезень, перевезено понад 1,3 млн пасажирів на суму 8,5 млн грн. Серед них більше 500 тисяч – пасажирів пільгових категорій. Їм реалізовано квитків на суму понад 5 млн грн. Зважаючи на те, що доходи наших громадян не дозволяють встановити реальні ціни на поїзд, якими покривалися хоча б витрати, залізниця змушена брати на себе збитки, щоб уникнути відміни приміських поїздів і не створювати соціальної напруги серед населення. На сьогоднішній день держава за пільгові перевезення пасажирів Рівненською та Волинською областями відшкодувала для Рівненської дирекції 3,7 млн грн, що становить 70% до фактичної суми наданих послуг із пільгових перевезень.

– Чи легко у цьому питанні

дійти порозуміння з місцевою владою?

– Звичайно, ми розуміємо, що держава має зобов'язання не тільки перед залізницею, вона повинна ще й забезпечувати виконання інших соціальних гарантій. Тому, будемо відверті, не завжди одразу знаходиться порозуміння з місцевою владою. Але заради покращення надання послуг пасажиром ми проводимо спільні наради, де розглядаємо реальний стан приміських перевезень, і досягаємо спільного знаменника у вирішенні завдань, що постають перед нами.

– При значному обсязі роботи неможливо уникнути й проблем. Які проблеми властиві дирекції?

– Насамперед – укомплектування штату працівників робітничих професій на віддалених станціях. Наприклад, нині серйозна робота ведеться на станціях Ізов та Клесів, але молодь не бажає йти працювати на віддалені станції через відсутність житла та належної інфраструктури, наприклад, дитячого садка. Мало випускників шкіл із місцевого населення вступають до залізничних навчальних закладів. Зараз їх, щоправда, побільшало, але попереду ще 3-5 років, впродовж яких вони вчитимуться, перш ніж зможуть повернутися на роботу за місцем проживання. Із ними регулярно проводимо бесіди і знаходимо охочих працювати на цих станціях.

Спілкувався Дмитро ПЕЛИХ
Фото з архіву газети

“Щодня працюємо з водою та з проблемами її постачання...”

Ніхто не наважиться заперечити слова зі старої пісні водовоза: “... без води – ані туди, ані сюди”. Найменша проблема з водопостачанням одразу ж негативно позначається на роботі будь-якого підприємства чи якості життя населення. Про те, як нині справляється зі своєю роботою ВП “Львівська дистанція водопостачання”, розповідає начальник підрозділу Євген Угрин.



– Дата заснування дистанції збігається з відправленням першого паровоза на наших теренах, тому що найстаріший з наших трубопроводів прокладений саме тоді. Загалом же сьогодні наша дистанція обслуговує 198 кілометрів водопровідних ліній, 38 кілометрів каналізаційних мереж, 113 насосних станцій, 4 очисні споруди, 160 свердловин та 444 колодязі. Усе це господарство розташоване на території двох областей – Львівської і Тернопільської, а також у Криму, де ми обслуговуємо пансіонат “Львівський залізничник”.

– Ви забезпечуєте водою лише підприємства Львівської залізниці?

– Нашим основним завданням є надійне водопостачання залізничних об'єктів, які використовують воду для різних технологічних потреб, зокрема заправлення пасажирських та приміських поїздів, а

також для створення належних санітарно-побутових умов працівникам. Проте ми обслуговуємо також сторонні підприємства і надаємо послуги населенню. Наприклад, дистанція забезпечує питною водою практично половину населення Рави-Руської, Бучача, частини Чорткова, Підволочиська, Стрия, Самбора, Красного тощо.

– “Проїлюструйте”, будь ласка, роботу дистанції мовою цифр.

– За рік ми надаємо споживачам приблизно 1,9 мільйона кубометрів питної води і відводимо 1,6 мільйона кубометрів стоків. Якщо брати щорічні показники, то подача води за перший квартал склала 476 тисяч кубометрів за плану 459,1 тисячі кубометрів. Це становить 103,7 відсотка виконання плану. У централізованому водовідведенні за аналогічний період за плану 367,8 тисячі кубометрів фактично відведено 398,3 тисячі кубометрів.

– Як справи з використанням паливно-енергетичних ресурсів?

– Ми намагаємось їх економити. Наприклад, за п'ять місяців цього року ми використали 1098,6 тисячі кВт/год. електроенергії, тоді як за аналогічний період минулого року цей показник становив 1147,2 тисячі кВт/год. Щодо використання бензину, то тут маємо 5,38 тонни за п'ять місяців 2012 року порівняно з 7,16 тонни за такий же проміжок часу 2011 року. У використанні природного газу ці показники становлять відповідно 7,2 тисячі кубометрів у 2012 р. та 7,9 тисячі кубометрів у 2011 р. Вугілля за квітень-травень використано 1,4 тонни у порівнянні з 1,9 тонни попереднього року.

– Які проблеми постають перед дистанцією під час роботи?

– Найбільшим клопотом кожного підприємства, яке займається водопостачанням, є зношеність водопроводів та обладнання. Майже 80 відсотків наших трубопроводів досить старі і потребують капітального ремонту.

Завдають нам клопоту стихійні лиха, зокрема повені. Наприклад, остання повинь зруйнувала старий водогін на станції Старий Самбір, тому цього року завдяки новим технічним можливостям уперше плануємо прокласти водопровід під річкою Дністер шляхом горизонтального буріння.

– Чи вдавалося останнім часом вирішити якісь важливі питання?

– Звичайно. З метою економії витрат на закупівлю води від ЛМКП “Львівводоканал” дистанція до кінця 2011 року передала у комунальну власність мережі житлового масиву по вулиці Шевченка у Львові та встановила додаткові насоси на Клепарівському водозаборі, що дозволило в повному обсязі забезпечити потреби залізниці.

– Над чим зараз працює дистанція і що ще є в планах?

– На даний момент вирішуємо питання забезпечення централізованим водопостачанням Львівського залізничного вузла. Уже закінчили ремонт із заміною бака водонапірної башти на станції Бучач.

У цьому році заплановано провести основні роботи із заміни водопровідних мереж, хоча частину найнеобхідніших ремонтів ми виконали ще минулого року.

За титулом ремонтів основних засобів на цей рік займаємось заміною 120 метрів водопровідної мережі на станції Самбір, ремонтом майстерні Тернопільської

дільниці, модернізацією системи водопостачання станції Городок, заміною водогінних мереж станції Стрий, а також розпочинаємо ремонт водонапірної башти на станції Дрогобич.

Намагаємось дбати про належні умови для наших працівників. Поліпшуємо умови праці – ремонтуємо кімнати для споживання їжі та медогляду водіїв.

Окрім того, плануємо розпочати проєкт автоматизації із заміною обладнання Клепарівського водозабору.

Зважаючи на те, що в господарстві дистанції багато будівель та так званих штучних споруд, які потребують поточного ремонту, нам дуже потрібна власна ремонтна будівельна бригада. Її створення вирішило б чимало проблем.

– Наскільки привабливою є робота в дистанції для молодих кадрів?

– У нашому колективі приблизно 46 відсотків становить молодь. Багато з них працюють у дистанції вже не один рік. Вочевидь, ці люди налаштовані працювати і далі. Серед них є фахівці з вищою освітою, наприклад, Роман Пилипчик, Андрій Прус, Юрій Філіпов.

На користь роботи в дистанції свідчать також професійні династії, наприклад, Левицьких і Федорківих. До речі, Володимир Левицький нагороджений нагрудним знаком “За самовіддану працю”. Серед наших кращих працівників машиніст екскаватора Григорій Стецюк. Він свого часу отримав Подяку від Міністра транспорту і зв'язку України. Наша молодь має з кого брати приклад у праці, а роботи у нас ніколи не бракує.

Марта ЯНКО