

Між Львовом та Луцьком курсує рейковий автобус

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

За інформацією прес-центру залізниці, у регіональному поїзді №802/801 Львів–Луцьк–Львів передбачені місця другого класу, з 2 по 92 – для пасажирів, місця 1 та 93 – для провідників.

Поїзд №802 Львів–Луцьк відправлятиметься зі Львова о 17:07, прибуватиме до Луцька о 19:53. Поїзд №801 Луцьк–Львів вирушатиме з Луцька о 6:22, прибуватиме до Львова о 9:08.

Попередній продаж проїзних документів розпочинається за 10 діб та здійснюється виключно у залізничних касах.

За словами начальника служби приміських пасажирських перевезень, такий графік руху фахівці служби сформували після детального вивчення графіків руху маршрутних таксі. З'ясувалося, що зі Львова до Луцька нічим доїхати після 14:30. А

ванці двох маршруток із Луцька недостатньо, на це вказує велика кількість пасажирів, які змушені навіть стояти в салоні автотранспорту. Крім того, маршрутне таксі перебуває у дорозі довше – приблизно 3 год. 10 хв., а вартість проїзду у маршрутці становить 55-65 грн.

Варто зазначити, що навіть за однакової вартості квитка рейковий автобус буде зручніший для пасажирів, оскільки в ньому є санвузол та кондиціонування повітря забезпечують додатковий комфорт.

У зв'язку із запровадженням нового поїзда змінюється розклад руху поїздів: №803/804 Рівне–Львів відправленням з Рівного з 27.09.12 до Радивилова – за чинним розкладом, прибуття до Львова о 9:21; №6370 Стоянів–Ківерці відправленням зі Стоянова з 27.09.12 о 4:11, прибуття у Ківерці о 7:45.

ПОКИ ВАГОНИ “БЛУКАЮТЬ МАНІВЦЯМИ”



Ведемо мову про використання вантажних вагонів на під'їзних залізничних коліях незагального користування, які є важливою ланкою між залізницею і підприємствами-замовниками послуг та повинні сприяти їхній раціональній роботі. Проте результати використання вагонів за вісім місяців цього року у порівнянні з аналогічним періодом 2011-го оптимізму залізничникам не додають. Зокрема середній час користування вагонами на під'їзних коліях вітковласників (віткокористувачів) збільшився на 2,86 год. і становить 20,07 год. проти 17,21 год. Йдеться насамперед про під'їзні колії, які обслуговує Львівська дирекція залізничних перевезень і де через збільшення простою рухомого складу загалом втрачено вантажних ресурсів в обсязі 7303 вагони. Аналогічна ситуація на Рівненській, Івано-Франківській і Тернопільській дирекціях залізничних перевезень: 10198, 7624 і 4404 одиниці відповідно.

Середній час користування вагонами збільшився через їхнє неефективне використання на під'їзних коліях клієнтури – держлісгоспів, хлібоприймальних підприємств (комбінатів) – від однієї до трьох діб затягується процедура оформлення перевізних документів на митниці (карантинній службі та хлібній інспекції). Зокрема середній час користування вагонами на під'їзних коліях держлісгоспів за вісім місяців 2012 року становить 39 год., хлібоприймальних підприємств – 43 год.

Затримує вагони і ВП “Доброутвірська ТЕС”, зокрема за вісім місяців середній час їх використання по станції Доброутвір збільшився на 8,77 год. у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Причин кілька: це і взяття додаткових проб на якість

вугілля, і врегулювання із вантажовідправником ціни на неякісне вугілля, і перебування вагонів під переадресуванням. Через ці ж причини в середньому по 32,5 години простояли вагони на станції Соснівка із вантажем ВП ВТУ ДП “Львіввугілля”.

Ще одна адреса, де простояють вагони, – під'їзні колії ПАТ “Волинь-цемент” на станції Здолбунів через зайнятість фронту вивантаження та скупчення великої кількості вугілля на складі підприємства. Така ж ситуація і на під'їзній колії ТзОВ “Глобус” на станції Надвірна. Різниця полягає лише в кількості годин простою та у видах вантажів.

Долучилося до збільшення простою вагонів і ТзОВ “Хоростківський цукровий завод”: на станції Хоростків в очікуванні

оформлення документів у карантинній службі та хлібній інспекції на митниці навантажений рухомий склад перебував під вантажними операціями в середньому 50,11 год. Аналогічна картина на під'їзних коліях ТОВ “Млинівці” на станції Підволочиськ (49 год.), ПАП “Агропродсервіс” на станції Козова (36,2 год.).

Характерно, що зайняті фронти вивантаження традиційно затримують вагони на під'їзних коліях ВАТ “Івано-Франківськцемент” на станції Ямниця – на 28,42 год. та на під'їзній колії ТДВ “Перечинський лісохімічний комбінат” на станції Перечин – на 13,07 год.

Наведені факти засвідчують, що вітковласники (віткокористувачі) не надають належної уваги своєчасному навантаженню та вивантаженню вагонів, не вживають відповідних заходів для прискорення обороту вагона, що призводить до виникнення їх дефіциту і обмежує можливості залізниці в забезпеченні рухомим складом заявок інших підприємств. Для прикладу, лише при збільшенні часу користування вагонами на 2,86 год. втрачено вантажних ресурсів у вагонах в кількості 29578 одиниць, що негативно вплинуло на роботу залізниці.

Софія МУЗИКА, начальник відділу під'їзних колій служби комерційної роботи та маркетингу

ОХОРОНА ПРАЦІ

НЕВИРОБНИЧИЙ ТРАВМАТИЗМ: ТРИВОЖНА ТЕНДЕНЦІЯ

Залізничники стурбовані тенденцією до збільшення кількості випадків невиробничого травматизму. За інформацією прес-центру залізниці, упродовж 8 місяців 2012 року на залізниці травмовано 75 осіб, з них 41 особу – смертельно, тоді як за аналогічний період минулого року було травмовано 66 осіб, серед яких 35 випадків – із летальними наслідками.

На станціях Львівської залізниці впродовж січня-серпня 2012 року травмовано 26 осіб, із них 15 – смертельно, на перегонах за 8 місяців 2012 року травмовано 47 осіб, 25 із яких загинули.

За звітний період 2012 року на залізниці зафіксовано 7 випадків дорожньо-транспортних подій, у яких зазнали травм 20 осіб, у т.ч. дві особи загинули. За аналогічний період 2011 року сталося 3 ДТП, унаслідок яких травмовано 5 осіб.

Зросла кількість травмувань

дітей віком до 16 років. Упродовж січня-серпня травмовано 9 дітей, із них п'ятьох – смертельно. За аналогічний період 2011 року було травмовано 6 дітей віком до 16 років, загинула лише одна дитина.

Практично всі травмування стаються через недотримання або порушення громадянами правил безпеки на залізничному транспорті, а саме: ходіння по коліях, перехід колій у невстановлених місцях (у т.ч. під рухомим складом), посадка або висадка пасажирів під час руху поїзда.

ХРОНІКА РУХУ

Вантажний рух на прикордонні

Як повідомила провідний інженер станції Чоп Лілія Гнатівська, за підсумками роботи у серпні цього року станція в основному виконала виробничі показники, у т.ч. об'ємні показники експлуатаційної роботи. План із відправлення вантажів у тоннах, порівняно з аналогічним періодом 2011 року, виконано на 125,3%, план з відправлення вантажів у вагонах – на 115%. У серпні 2012-го навантажено 849 тис. вагонів імпортованих вантажів проти 739 тис. вагонів – упродовж серпня 2011 року.

Значно покращилися якісні показники використання вагонного парку – статичне навантаження на вагон становить 38,8 тонни проти торішніх 33,5 тонни, простий транзитних вагонів Укрзалізниці, країн СНД та Балтії (з переробкою) зменшено із 11,38 години – у 2011-му до 9,9 години – у 2012-му, на 0,34 години поменшав простий місцевих вагонів під однією вантажною операцією.

За інформацією начальника контори передачі станції Мостиська-ІІ Ігоря Озимка, впродовж серпня на станції помітно зріс вантажопотік. За кордон передано 787 вагонів брухту чорних металів, 15 вагонів продовольчих товарів, 51 вагон українського вугілля (раніше цей вантаж йшов в основному з Росії), понад три сотні вагонів із будівельними матеріалами. Нині за кордон в основному транспортуються щєбінь та ліс, хімія і залізна руда для Чехії. У зворотному напрямку станція прийняла по широкій колії понад 600 цистерн із бензином, перевантажила 275 вагонів клінкеру, 15 вагонів сільськогосподарської техніки для Грузії та 31 вагон металопродукції з Німеччини.

ЕКОНОМІКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ціни на залізничні матеріали невинно ростуть

За 8 місяців 2012 року внаслідок збільшення цін на окремі види основної продукції, яку використовує залізнична галузь, додаткові витрати Укрзалізниці на експлуатаційну діяльність зросли на 100 млн грн. Наприклад, рейки Р-65 від початку року подорожчали на 15,7%; стрілочні переводи – на 12,5%; накладки – на 32,4%; рейкові скріплення і хрестовини – на 20%.

– Залізничний транспорт – матеріало- та енергомістка галузь. Зокрема за одну добу на залізниці використовується понад 1 тис. тонн дизельного та 17,2 млн кВт/год. електроенергії. У ситуації, коли обсяги перевезень постійно зменшуються, а ціни на енергоносії та основні витратні матеріали зростають – незмінна видаткова частина суттєво збільшує собівартість перевезень, – зауважив начальник Головного комерційного управління Укрзалізниці Юрій Меркулов.

За перше півріччя 2012 року залізниці України витратили 196 тис. тонн дизельного пального; 3,15 млрд кВт/год. електроенергії; 60 тис. тонн кам'яного вугілля; 5,3 тис. тонн бензину; 88 млн кубометрів природного газу. З початку року витрати на тягу поїздів значно збільшилися: майже на 16% подорожчала електроенергія, на 9% зросла вартість дизельного пального.

У той же час через відсутність індексації тарифів на вантажні перевезення у цьому році залізниці недоотримують доходів в обсязі 2 млрд грн. До того ж через скорочення доходів та внаслідок зменшення обсягів перевезень вантажів дохідна частина залізниць за 8 місяців 2012 року зменшилася ще на 1,6 млрд грн. Очікуване зменшення доходів за прогнозами на кінець 2012 року становитиме 2,225 млрд грн, а це призведе до зменшення податкових платежів та надходжень до держбюджету.