Äîáðà ïðèêìåòà íàïåðåäîäí³ Íîâîãî ðîêó

Львівська залізниця розпочала випробування нового дизель-поїзда

Парк рухомого складу Львівської залізниці поповнився першим за попередні п'ятнадцять років новим дизель-поїздом. Хтозна, можливо така подія, що відбулася наприкінці 2012-го, стане доброю прикметою на гарні новини упродовж наступного року.

Минулого вівторка на вокзалі станції Львів дизель-поїзд оглянули начальник залізниці Богдан Піх, заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Мирон Дацко, начальник служби приміських пасажирських перевезень Ігор Войцеховський.

Новий дизель-поїзд ще місяць буде проходити обкатку. За зовнішнім виглядом він справив добре враження на пасажирів, які стали свідками його презентації, очікуючи своїх поїздів на перонах вокзалу.

Конструктивна швидкість дизеля лише 130 км/год, але своїм сучасним дизайном він нагадує кращі зразки швидкісних поїздів закордонного виробництва. Щодо внутрішнього комфорту, то у "дизелі" всі три вагони – третього класу, проте облаштовано сучасну систему вентиляції повітря та обігріву салону. А ще пасажири матимуть можливість користуватися санвузлом незалежно від санітарних зон, адже передбачене відкачування всіх стоків у спеціальний бак.

вати восьмивагонний поїзд. Але, звичайно, одного такого дизель-поїзда для залізниці замало, тому будемо співпрацювати з органами місцевого самоврядування та й із державними органами у питаннях оновлення рухомого складу.

Заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Мирон Дацко додав, що парк дизельних поїздів Львівської залізниці – найстаріший серед усіх залізниць. Зокрема це – приміські дизель-поїзди серії Д1. Вони побудовані ще в 70-х роках минулого століття і на сьогодні вже практично вичерпали свій термін експлуатації, тому підтримувати їх у технічно справному стані надзвичайно важко, адже запасні частини до них вже не виготовляються.

– Потреба в такому рухомому складі надзвичайно велика. На сьогодні майже 50 відсотків перевезень у приміському сполученні здійснюється дизель-поїздами, – говорить Мирон Дацко. – На залізниці курсує 64 дизель-поїздів, з яких 28 – серії Д1. До кінця цього року треба списати 5 поїздів. Та й експлуатувати такі поїзди важко, бо надзвичайно великі експлуатаційні витрати: лише за дев'ять місяців роботи у приміському сполученні залізниця зазнала збитків на суму 540 млн грн. Щоб вийти з цього скрутного становища, потрібно терміново оновлювати рухомий склад, а це в сучасних умовах можливо лише за тісної співпраці з місцевими органами самоврядування, зокрема це стосується і своєчасних відшкодувань обласними держадміністраціями коштів за перевезення пасажирів пільгових категорій. Зазначу, щоб залізниця не працювала у збиток, тарифи на проїзд у приміському сполученні потрібно було б підвищити у 9,8 рази. Нині ж іде мова про можливість збільшення тарифу лише на 60 відсотків.

Як пояснив головний інженер проекту ПАТ "Луганськтепловоз" Володимир Нещерет, приміський дизель-поїзд складається із трьох вагонів – два моторних і один причіпний. При побудові поїзда використано сучасні вузли та агрегати, зокрема німецьку дизель-генераторну установку, асинхронні тягові двигуни, безщітковий синхронний тяговий генератор. Це позитивно впливає на зменшення експлуатаційних витрат, а також на ремонт.

– Бокові стінки, настил і дах виготовлені з нержавіючої сталі, – розповів Володимир Нещерет. – Повністю закритий перехідний майданчик між вагонами. Він теж німецького виробництва. Для зручності і комфорту локомотивної бригади ми збільшили кабіну машиністів, обладнали потяг чотирма камерами зовнішнього спостереження, щоб контролювати посадку і висадку пасажирів. Сучасний пульт керування обладнаний дисплеєм мікропроцесорної системи керування. У разі якоїсь несправності вона підкаже машиністові, в чому проблема. Встановили й сучасну радіостанцію.

Щодо споживання палива, то новий дизель використовуватиме в середньому 100 літрів дизпального на 100 кілометрів.

Після огляду поїзда начальник Львівської залізниці Богдан Піх висловив свої враження.

– Для залізниці цей поїзд – справжня подія, бо дизель-поїздів за попередні 15 років ми не закуповували, а ті, що є в наявності, вичерпали свій термін експлуатації на 90 відсотків. Найгірша ситуація із рухомим складом спостерігається у Королевому та Коломиї, де ще експлуатуються поїзди серії Д1. Тому цей дизель-поїзд ми передамо у моторвагонне депо Коломия. Щодо напрямку постійного курсування, про це говорити ще зарано, адже впродовж найближчого місяця ми маємо його обкатати. Лише після цього буде прийняте рішення, на якій саме дільниці він курсуватиме. Але вже зараз можу сказати, що для наших умов – це хороший поїзд. Його загальна пасажиромісткість – 336 місць. Залізниці дуже бракує саме такого моторвагонного складу, бо маємо чимало дільниць із незначним пасажиропотоком і там нераціонально використовують.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

Документообіг у зовнішньому сполученні випереджатиме поїзди

Укрзалізниця спільно із залізничними адміністраціями сусідніх країн розвиває електронний документообіг у зовнішньому вантажному сполученні. Зокрема, впродовж 2012 року на прикордонних переходах Укрзалізниці впроваджено систему оперативної обробки документів на перевезення транзитних вантажів за даними, що обробляються станційними автоматизованими робочими місцями (АРМ). За інформацією прес-центру Укрзалізниці, станом на грудень поточного року 95% перевізних документів у зовнішньому вантажному сполученні обробляються в електронному вигляді через АРМи.

Для прискорення обробки вагонів та перевізних документів, що надходять із "третіх" держав, залізничники розробили програмне забезпечення АРМ агента УЗ за кордоном. На початку грудня цього року на станції Мостиська-ІІ Львівської залізниці відбулося комісійне приймання системи, яка дозволяє завчасно отримувати за допомогою інтернет-технологій вагонну та передаточну відомості на вантажі від агентів з-за кордону до прибуття поїзда на прикордонну станцію.

Весь "зимовий" пасажирський парк задіяний у русі

Для задоволення потреб у пасажирських перевезеннях залізничним транспортом на новорічні та різдвяні свята Укрзалізниця використала весь технічно придатний для зимового періоду рухомий склад. За словами заступника начальника Головного пасажирського управління Укрзалізниці Івана Карпяка, інвентарний парк Укрзалізниці становить 6,5 тис. пасажирських вагонів, з них 4,5 тис. одиниць придатні для експлуатації в зимовий період.