

# Надійна залізнична “переправа” над водами примхливого Стрия



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Унаслідок зазначених проблем виникають загрозливі ситуації, такі, як оголення і підмив фундаментів опор мостів, підмив основи підпірних стінок, розмив залізничних насипів. Гарантувати стабільність положення колії на таких спорудах складно, тому часто виникає потреба у термінових заходах із захисту споруд та підняття рівня русел, – наголосив Олександр Тіряєв. – Клопоту нам завдають типово гірські річки: Дністер, Стрий, Опір, Латориця, Чорна Тиса, Уж, Прут, Черемош та інші. Аби виправити ситуацію, служба колії щороку збільшує обсяги робіт із берегоукріплення. У цьому році, окрім даного об’єкта, укріплено підмостове русло ріки Бистриця Надвірнянська на 144 км дільниці Хриплин–Делятин, проводяться роботи щодо захисту правого берега ріки Стрий на 99 км дільниці Самбір–Сянки. Заплановано роботи з укріплення русла ріки Опір для захисту насипу на 1617 км дільниці Стрий–Лавочне, а також укріплення підпірної стінки уздовж ріки Тиса на 115 км дільниці Делятин–Рахів, відновлення направляючої дамби ріки Лужанка на 28 км дільниці Стрий–Івано-Франківськ та укріплення опор моста через ріку Дністер на 53 км дільниці Заліщики–Стефанешти.

**– Які складності виникали під час робіт поблизу моста на 128 км ділянки Самбір–Сянки?**

– Це доволі непроста ділянка, бо земляне полотно на ній насипом висотою до 3 м, що влаштований на заплавіній терасі. Зліва вона омивається рікою Стрий. По рельєфу басейну та ухилу річка відноситься до гірського типу. Живлення переважно дощове та снігове і має паводковий режим. Береги річки обривчасті. У районі моста лівий берег висотою до 3 м, правий – заліснений. На повороті ріки в напрямку моста та в районі мостового переходу правий берег захищений підпірно-протирозмивною стінкою.

У 2008 році внаслідок випадання рясних атмосферних опадів на цій ділянці було розмито 50 метрів лівого берега ріки Стрий. Відстань від осі колії до водорозмивного місця становить 40 м. На цій ділянці влаштовано середній металевий міст довжиною 95,4 м. Відповідно до плану капітального ремонту земляного полотна на 2013 рік тут проведено роботи з укріплення берега залізобетонними блоками та коробами. Вартість робіт становить 3,742 млн грн.

Вважаю, що, враховуючи великий термін експлуатації споруд залізничні та згадані проблеми, які практично щороку даються взнаки, доцільно створити національну програму захисту інженерних споруд для забезпечення стабільної роботи інфраструктури залізниці.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО

▼ НОВИНИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

## Пасажирські перевезення потребують державної уваги та підтримки

За перевезення пасажирів у дальньому та приміському сполученнях за сім місяців поточного року Укрзалізниця зазнала збитків на загальну суму 3,382 млрд грн. У тому числі за перевезення пасажирів у дальньому сполученні з початку року сума збитків становить 1,395 млрд грн, у приміському сполученні відповідно – 1,987 млрд грн. Заборгованість щодо компенсації за пільгові перевезення перед залізницями за звітний період становить 262,8 млн грн.

Усі негативні фінансові результати Укрзалізниця покрила за рахунок власних доходів від перевезення вантажів. Тоді як за умов державної дотації вирівнювання ці кошти могли б бути спрямовані на довгострокові капітальні вкладення.

Укрзалізниця наголошує на нагальній потребі підтримки на державному та регіональних рівнях процесу забезпечення пасажирів у перевезеннях, яке має суспільно важливе значення, зокрема на не-

обхідності дії компенсаторного механізму покриття збитків перевізника за надання послуг за рівнем цін, що нижчі від собівартості, та фінансування оновлення пасажирського рухомого складу.

У той же час наші найближчі сусіди ВАТ “РЖД” у 2013 році отримали 20 млрд рублів (5 млрд грн) від держави на компенсацію збитків від пасажирських перевезень. До цього російські залізничники додатково отримали у 2012 році на субсидування пасажирських перевезень у дальньому сполученні 10 млрд руб. (2,5 млрд грн.). Окрім того, у цьому році на рахунок ФПК (Федеральної пасажирської компанії) вже надійшло 13 млрд руб. (3,25 млрд грн) на субсидування перевезень за регульованим тарифом, і було прийнято рішення прискорити індексацію тарифів на перевезення у плацкартних і загальних вагонах. У підсумку індексація склала 20%, що дало Федеральній пасажирській компанії додатково 5,1 млрд руб.

## Вантажним вагонам “вкорочують вік”

Користувачі вантажних вагонів парку Укрзалізниці часто порушують технічні умови виконання вантажних операцій, правила експлуатації при маневровій та поїзній роботі. Це призводить до пошкоджень рухомого складу, вилучення його з перевізного процесу та до незапланованих ремонтів.

Упродовж першого півріччя цього року залізничники зафіксували 3415 випадків пошкодження вантажних вагонів на загальну суму 6,52 млн грн. Зокрема у червні поточного року було виявлено 509 пошкоджених вагонів порівняно із 465 одиницями за відповідний період 2012 року.

Сімдесят відсотків пошкоджених вагонів за півроку виявлено на території України – 2405 одиниць на суму 5,95 млн грн, у тому числі у морських торговельних портах України зафіксовано 749 випадків пошкодження вагонів (22%) на загальну суму 687

тис. грн. Решта пошкоджень (30%) сталося на території іноземних залізниць – 1010 випадків на суму 567 тис. грн. Зокрема на території Словаччини – 793 випадки на суму 420 тис. грн, Угорщини – 175 випадків на суму 99 тис. грн, Польщі – 42 випадки на суму 48 тис. грн.

При недбалому використанні рухомого складу найчастіше зазнають пошкоджень люки, листи перекриття, кузови та інші внутрішні елементи конструкції вагонів. Таке ставлення користувачів до залізничного рухомого складу, окрім прямих фінансових збитків, призводить до вилучення вагонів з обігу і відповідно до втрати вантажного ресурсу та недоотримання доходів залізниць.

Позапланові ремонти впливають на зменшення обсягів вантажоперевезень. Окрім того, термін експлуатації українських вагонів, які позапланово потрапляють на ремонт, значно зменшується.

## Понад 5,8 млн пасажирів з електронними квитками

Система бронювання і продажу квитків на поїзди через мережу Інтернет набуває дедалі більшої популярності серед пасажирів. Нині реалізація проїзних документів через Інтернет становить 8,8% від загального продажу залізничних квитків. Із початку 2013 року станом на середину серпня через мережу Інтернет уже реалізовано понад 2,8 млн квитків на поїзди.

Тенденція до збільшення попиту на цю послугу спостерігається впродовж кількох років: у 2009 році пасажирів придбали через мережу Інтернет близько 83,5 тис. квитків, у 2010-му – 132,5 тис., у 2011-му – 693,9 тис. проїзних документів, а у 2012-му – вже понад 2,1 млн квитків. Із початку впровадження послуги (2008 рік) за допомогою всесвітньої мережі реалізовано понад 5,8 млн залізничних квитків.

## Платформи і зупинні пункти – безпечні та охайні

Укрзалізниця продовжує реалізовувати комплекс заходів з утримання у належному технічному та естетичному стані пасажирських платформ на станціях та зупинних пунктах. У поточному році на залізницях України заплановано виконати ремонтні роботи з приведення платформ у відповідність до нормативних вимог на 26 станціях та 21 зупинному пункті. За сім місяців структурні підрозділи служб будівельно-монтажних робіт і експлуатації цивільних споруд залізничної галузі вже виконали 48% від запланованих обсягів.

На сьогодні на кожній зі шести залізниць України розробляються заходи для формування та затвердження галузевої Програми реконструкції пасажирських платформ на 2014-2016 роки.

Пасажирські і вантажні платформи є складовою частиною комплексу будівель та споруд, які забезпечують перевізний процес. Їх утримання у технічно справному стані потребує значних фінансових ресурсів. Щороку у фінансових планах залізниць України передбачаються кошти на ремонт та реконструкцію платформ, а роботи виконуються силами структурних підрозділів служб будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд.

За інформацією прес-центру Укрзалізниці підготувала Анастасія ПШЕНІСНОВА