

# Дерева, кущі та чагарники – на безпечну відстань від колії

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Щороку ми розробляємо спеціальний графік, за яким розчищають чагарники та вирубують



дерева, що ростуть у смузі відводу залізниці, – розповів перший заступник начальника служби електропостачання Микола Єлішевський. – На цей рік заплановано провести такі вирубки загальною довжиною у 190 км. Велика їх кількість проходить по території лігослів, але ці роботи виконує залізниця, оскільки лісові господарства не мають на це засобів.

Найбільша довжина вирубок – у Закарпатській області. Це й найважчі ділянки, адже до складності робіт у гірських умовах додається необхідність узгоджувати такі роботи з лігоспами та заповідниками, територією яких пролягають наші лінії. Ще одна складність полягає у тому, що вирубки в горах часто проводяться на значній відстані від залізничної колії, адже дерева можуть падати на наші лінії з висоти 30-40 метрів. Усе це враховується при плануванні та проведенні робіт.

Зараз роботи із вирубування дерев та кущів виконуються скрізь, де є наші дистанції лісонасаджень. Заплановані роботи виконані практично в повному обсязі. Деревина, що залишається після вирубок, інколи використовується як вторинна сировина або для опалення у вагонних депо.

– Уже проведено розчистку просік довжиною більше 20 км від Красного до Мостиськ-II і в напрямку до Рави-Руської. Зараз планові роботи із розчищення дерев та кущів тривають в районі села Грибовичі під Львовом, де проходить електромережа для

лінії зв'язку залізниці, – розповідає заступник начальника Львівської дистанції електропостачання з контактної мережі



Віталій Фандира. – При проведенні робіт насамперед від'єднуються від живлення та заземлюються повітряні лінії. Це – головна вимога для гарантування безпеки спеціалістів, які працюють безпосередньо біля електричних мереж. Проведення таких робіт обов'язково контролює служба електропостачання залізниці. Крім того, на місці обов'язково є спос-

терігач, що відповідає за виконання всіх вимог техніки безпеки при проведенні робіт. Усі роботи оформляються нарядом допуску.

Основна вимога: гілки дерев можуть знаходитися не ближче, ніж на 2 метри від електричних дротів. Зараз ми – на землі залізниці, тому ріжемо дерева і кущі біля електричних опор. А от коли лінія проходить територією ліс-

госпу, можемо проводити лише обкоронування дерев. Проблема в тому, що за кілька років ці гілки знову виростають. Саме такий випадок був у нас в районі вулиці Джерельної у Львові, де дерева ростуть біля нашої лінії. Там кожні два роки мусимо обрізати їхні крони.

Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора



## НОВИНИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

### Міністр інфраструктури України Володимир КОЗАК: “Перший локомотив збудують у Запоріжжі в 2015 році”

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

“Це буде двосистемний локомотив – зі змінним і постійним струмом. Тобто на таких ділянках, як Львів–Донецьк, Київ–Сімферополь поїзди прямуватимуть одним локомотивом. Зросте швидкість і плавність руху поїзда”, – пояснив міністр.

Крім того, нову техніку для залізниць України виготовлятиме “Луганськтепловоз”. “Укладено договір із “Луганськтепловозом” на закупівлю 300 електровозів. Цього року – 2 локомотиви, наступного – 33 (28 постійного струму та 5 змінного), і далі по 100 та більше машин”, – сказав Володимир Козак. За його словами, до виробництва локомотивів долучиться 21 вітчизняне підприємство з виготовлення комплектуючого обладнання, локалізація якого зростає поступово: на першому етапі вона складе 20%, наступного року – 30-40% і у 2015 році досягне 50-70% залежно від того, яким буде локомотив: змінного чи постійного струму.

Для Львівської залізниці планується придбати близько 50 вантажних електровозів, виготовлених у РФ групою “Сінара” спільно зі “Сіменс”. “Це потужний електровоз. У центрі та на сході країни у його використанні нема потреби. А на Львівській залізниці через перевал сьогодні прямує поїзд із чотирма локомотивами: по два у голові і хвості. Закупивши електровози у “Сінари”, можна буде використовувати 2-3 локомотиви, що значно економніше”, – підкреслив міністр.

Як наголосив Володимир Козак, таке оновлення локомотивного парку є значним проривом для українських залізниць: “У нас величезна нестача електровозів. Влітку для курсування пасажирських поїздів задіюються близько 150 вантажних електровозів теж не вистачає. Тож ці проекти з оновлення рухомого складу – величезний позитив для пасажирського і вантажного залізничного руху”.

### Електронні квитки – на всі напрямки

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Оформити електронний проїзний документ пасажир може і в залізничних касах. Із 3 вересня реалізацію квитків, зарезервованих онлайн, проводять 15 квиткових кас – по дві на вокзалах Київ–Пасажирський, Донецьк, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Сімферополь, Харків, Львів і одна в Українському центрі обслуговування пасажирів (УЦОП).

У касах електронні проїзні документи друкують на спеціальних бланках зеленого кольору, які містять QR-код для контролю посадки мобільними терміналами. До кінця року продаж електронних квитків планується відкрити у 1000 квиткових касах.

Загалом із 23 липня по 25 вересня оформлено понад 60 тисяч повноцінних електронних квитків. Такі проїзні документи на сьогодні можна придбати на 10 швидкісних поїздів Інтерсіті+ (Hyundai Rotem) та ще 2

поїзди виробництва Skoda.

У жовтні електронний квиток діятиме вже на 18 поїздах. “У жовтні повноцінний електронний квиток буде введено у нічних фірмових поїздах №37/38 Донецьк–Київ та №11/12 Київ–Сімферополь, №91/92 Київ–Львів, №79/80 Київ–Дніпропетровськ, №105/106 Київ–Одеса, №63/64 Київ–Харків. У листопаді додадуться ще майже стільки ж поїздів. До кінця року залізничники запровадять електронні квитки на всіх пасажирських поїздах внутрішнього сполучення”, – зазначив Володимир Козак. Таким чином змінюється технологія обслуговування пасажирів. Зокрема при посадці у поїзд провідники вже не забиратимуть у пасажирів квитки, а торопери, адміністрації готелів і т.п. вже зможуть самі відкривати каси і продавати квитки, оскільки Укрзалізниця відмовляється від бланків суворої звітності.

### Дистанційне навчання для фахівців та керівників галузі

Укрзалізниця запровадила нову форму підвищення кваліфікації фахівців та керівників галузі. Цього року вперше близько 150 залізничників навчатимуться дистанційно. Серед них фахівці служб сигналізації та зв'язку, господарства перевезень, інженери з організації та нормування праці, головні бухгалтери та їхні заступники.

Для дистанційного навчання фахівці Головного управління кадрової та соціальної політики Укрзалізниці створили спеціальний інформаційний портал на базі безкоштовного програмного забезпечення. Навчальні курси розробили викладачі вищих навчальних закладів, які займаються підготовкою кадрів для галузі – Державний економіко-технологічний університет транспорту, Українська державна академія залізничного транспорту та Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту.

Шість груп упродовж двох тижнів дистанційно опануватимуть навчальний курс. “Для вивчення у кожному курсі представлено понад 10 тем. На порталі розміщені лекції, супутні матеріали, такі, як нормативні документи, методичні рекомендації для кожного курсу. Портал дозволяє в режимі форуму спілкуватися з викладачами, ставити їм запитання, отримувати відповіді. Після кожної теми передбачено тестування. Це самостійний контроль кожного слухача за своєю успішністю”, – розповів заступник начальника Головного управління кадрової та соціальної політики Укрзалізниці Сергій Шара.

Для дистанційного навчання, яке на даному етапі запроваджено як експеримент, обрали питання загального, не вузькоспеціалізованого спрямування. Зокрема з охорони праці, екології, реформування галузі, загальнопрофесійного спрямування тощо.

Курс дистанційної самоосвіти для керівників та фахівців закінчується очною формою вузькоспеціалізованого навчання в одному із зазначених вишів. Тематика навчальної програми стосується конкретного кола обов'язків працівників залізничної галузі. Зокрема на базі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту підви-

щують кваліфікацію фахівці служб перевезень і сигналізації та зв'язку, в Українській державній академії залізничного транспорту (м. Харків) – чергові по станції, фахівці з транспортного зв'язку, у Державному економіко-технологічному університеті – інженери з організації та нормування праці, головні бухгалтери. До кожного вишу для підвищення свого професійного рівня формуються по дві групи.

“Галузь зацікавлена у підвищенні кваліфікації кадрів, адже відбувається впровадження інформаційних технологій у роботу, удосконалюються та автоматизуються процеси, з'являється нова техніка. Це вимагає від працівників якісного нового рівня підготовки, тому ми прагнемо, щоб освітній процес у галузі був безперервним, щоб фахівці мали можливість вчитися і без відриву від місця роботи. Це необхідна умова для того, щоб працівник розвивався, міг будувати свою кар'єру та високоякісно виконувати посадові обов'язки”, – зазначив Сергій Шара. За його словами, навчання дистанційно – без обмеження часу і місця проведення – позитивно сприймають залізничники, оскільки вони не відірвані від своїх робочих обов'язків, від сімей.

Працівники Головного управління кадрової та соціальної політики Укрзалізниці серед переваг такої форми вбачають і те, що вони мають можливість гнучкіше впливати на наповнення навчального курсу на інформаційному порталі. “До того ж нема потреби оплачувати відрядні, проїзд, проживання фахівців. Дистанційне навчання заощаджує майже 30% витрат на підвищення кваліфікації”, – повідомив заступник начальника Головного управління кадрової та соціальної політики Сергій Шара.

Зазначимо, що в середньому за рік у залізничній галузі підвищують кваліфікацію майже 10 тисяч керівників та фахівців. На заходи з підготовки кадрів (підвищення кваліфікації керівників та фахівців, перепідготовку, підготовку та підвищення кваліфікації працівників робітничих професій) у 2012 році було спрямовано понад 25 млн грн, а цього року заплановано використати майже 32 млн грн.