

# ЗАХІДНИЙ КОНТЕЙНЕРНИЙ “ПОРТ” УКРАЇНИ

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Про особливості роботи, проблемні моменти і перспективи спілкуємося з начальником станції Ужгород Юрієм Добриніним.



— Які вантажі йдуть сьогодні у контейнерах з-за кордону?

— Ми приймаємо багато контейнерів з автозапчастинами для автомобілів марки KIA, а також вантажі від “Фольксваген груп” — кузови та запасні частини для автовок “Фольксваген”. У даний час контейнерні перевезення становлять приблизно 20 відсотків від усього обсягу імпорту, що надходить з-за кордону.

— Чи трапляються “вузькі” місця у міжнародній співпраці?

— Довжина широкої колії на нашій станції достатня для приймання з-за кордону навіть дуже довгих вантажних поїздів, — запевнив начальник станції Ужгород Юрій Добринін. — Тому ми відправляємо на Словаччину вантажні поїзди умовної довжини 46 одиниць, а контейнерні (у порядку винятку) —

довжиною до 57 умовних одиниць, також отримуємо зі Словаччини контейнерні поїзди та порожній склад умовною довжиною до 57 одиниць (довжина платформ поїзда може бути різною, тому для обліку рухомого складу використовується термін “умовна довжина”). Особливо відчувається ця проблема на словацькому боці при проведенні маневрів із рухомих складом та в частині приймання-відправлення потягів умовної довжини понад 46 одиниць. Щоправда, на попередніх спільних нарадах колеги нас запевнили, що ця проблема буде вирішена у найближчому майбутньому.

— Як враховується час обробки вантажного поїзда?

— Станція Ужгород та наші сусіди зі словацького боку працюють

або його неграфіковий прийом із нашої вини або з вини словацької сторони нараховуються взаємні штрафні санкції. За підсумками 11 місяців 2013 року ми йдемо в плюс і заробили близько 20 тис. швейцарських франків. Сьогодні на місяць наша станція приймає близько 200-210 вантажних поїздів та відправляє 240-250. І все було б чудово, якби не потік контрабанди, яку деякі “спритники” намагаються сховати у вантажах і переправити за кордон.

— Чи впливає це на швидкість обробки потягів?

— Контрабанда сьогодні — найбільший ворог використання повного графіка руху поїздів на кордоні. В основному її потік іде з боку України, це здебільшого сигарети. У графік руху кожного вантажного



Оператор станційно-технологічного центру з обробки перевізної документації Віра Веселовська перевіряє склад поїзда.

від сорока хвилин до однієї години. Якщо з'являється підозра на наявність контрабандних товарів, його можуть оглядати і до двох годин.

У цьому випадку використовується спеціальне обладнання та довгі щупи, якими перевіряють усю товщу сипких вантажів. Відкривають весь критий рухомий склад (у т.ч. й контейнери) для огляду. Звичайно, це позначається на перепускній спроможності прикордонного переходу. Є ще один суттєвий момент: якщо контрабанду знаходять контролюючі органи на іншому боці кордону, то додаються ще й суттєві штрафні санкції для Львівської залізниці.

— Чи збільшиться кількість робочих місць на станції через зростання обсягів транзиту?

— На даний момент нам цілком достатньо наявної кількості пра-

цівників, а от у наступному році планується залучити додатково декларантів для роботи з цими поїздами. Технологічний процес роботи з імпортними вантажами функціонує, як хороший годинниковий механізм. Коли контейнерний поїзд прибуває з-за кордону, його прийом здійснюється на словацькій стороні на станції Матевці. Після цього він слідує на роз'їзд Павлово, де його доглядають українські митники та прикордонники. Після цього він прибуває на станцію Ужгород-II, де проводяться всі роботи з документами. Тут працюють і декларанти, і наші приймальники поїздів. Прикордонники та митники повторно оглядають відповідність задекларованих вантажів супровідним документам.

Спілкувався  
Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора



Агенти з передачі вантажу контори передач станції Ужгород проводять декларування імпортних вантажів в електронному вигляді.

за графіком руху поїздів. Це означає, що за кожне порушення графіка, наприклад, за неприйом поїзда

потяга, що вирушає від нас за кордон, закладено певний час на його митний та прикордонний огляди:

## Колійники впоралися зі снігом, енергетики — зі шквальним вітром

Негода, що розгулялася минулих вихідних, повідомила про настання справжньої зими. А взимку залізничникам, особливо працівникам колійного господарства, традиційно додається оперативної роботи, пов'язаної здебільшого зі снігоборотьбою. Щоправда, снігопади були не надто інтенсивними, тож їх наслідки вдалося ліквідувати зусиллями монтерів колії, що входять до складу так званої першої черги. Лише в ніч зі 7 на 8 грудня на станції Тернопіль до снігоборотьби було залучено 27 залізничників другої черги.

За інформацією служби колії, загалом до робіт з очищення колій від снігу 7-8 грудня цього року були залучені 603 монтери колії. Не обійшлося і без використання техніки, що працювала переважно на гірських ділянках. Тієї доби снігоприбиральна машина СМ-2 працювала на станції Сянки. Наступної доби до прибирання снігу було залучено 467 монтерів колії, а машини СМ-2 працювали на станціях Сянки та Бескид і на дільниці Бескид—Скотарське, де прибрали відповідно 560 та 1600 кубометрів снігу. Снігочисти СДП звільняли від снігового покриву колії на дільницях Сянки—Волосянка та Сянки—Соколики. Із неділі на

понеділок боротьбу зі снігом вели 408 колійників першої черги, машина СМ-2 працювала на станціях Бескид та Щербин, а також на дільниці Бескид—Лавочне. Снігочисти були задіяні на станціях Соколики, Ставне та на дільниці Рахів—Ясиня.

Якщо снігопади не завдали особливо го клопоту колійникам, то шквальний вітер додав оперативної роботи залізничним енергетикам. За інформацією служби електропостачання, особливо буревій “погуляв” на територіях Рівненської, Львівської та Ужгородської дирекцій, зокрема на дільниці Стрий—Лавочне—Бескид—Скотарське. До оперативної роботи з ліквідації наслідків стихії впродовж 6-8 грудня залучалися 63 бригади загальною кількістю 232 особи. Оскільки пошкодження здебільшого зазнали поздовжні лінії, суттєвих затримок руху поїздів не зафіксовано.

Залізничники продовжують цілодобове чергування, адже попереду — зимова погода зі снігопадами, заметілями, морозами та відлигами, які можуть впливати на стан безпеки руху.

За інформацією Укрзалізниці, через погіршення погодних умов на залізницях України цілодобово тривають заходи зі забезпечення безперебійного руху поїздів на коліях та об'єктах залізничної інфраструк-



Фото Андрія Везденка

тури. Загалом за добу з 9 на 10 грудня на залізницях працювало 6 одиниць снігоприбиральної та снігоочисної техніки. У роботах із прибирання снігу брали участь понад 4100 осіб.

Погіршення погодних умов спостерігалося на території Львівської, Донецької та Південно-Західної залізниць. Зокрема товщина снігового покриву на станції Сянки Львівської залізниці сягала 29 см, у містах Донецьк, Дебальцеве, Луганськ, Красний Лиман та Київ — від 7 до 10 см. Інтенсивні заметілі переходили у мокрий лапятий сніг, що значно ускладнювало його прибирання. За період складних погодних умов здійсне-

но 5 рейсів снігоприбиральної та снігоочисної техніки.

Роботи зі снігоприбирання та очищення колій і стрілочних переводів від снігу тривають цілодобово. Таким чином упродовж 9 та 10 грудня жоден поїзд вітчизняного формування та залізниць інших країн не вийшов за межі графіка руху. Усі поїзди відправляються за графіком, затримок у русі нема, безперебійно виконується навантажувальна робота.

У складних погодних умовах залізничний транспорт черговий раз підтвердив, що залишається найнадійнішим та найбезпечнішим видом сполучення.