

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

За інформацією служби перевезень, навантаження лісопродукції побільшало на усіх дирекціях Львівської залізниці. Лідером, як і минулого року, є Рівненська дирекція, яка у 2013 році загалом навантажила 15368 вагонів, а в першому кварталі цього року – 4067 вагонів. Найактивніше вантажать ліс на станціях Костопіль, Сарни, Рокитно та Клесів. Другою за минулорічними показниками є Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень. Найбільше деревини традиційно навантажується на станціях Межиріччя та Берегомет. На Львівській дирекції першість у цьому сегменті вантажів утримують станції Тухля, Рава-Руська, Сапінжанка та Сколе; на Тернопільській – Бережани та Озеряни; на Ужгородській – Колчино та Перечин.

Найбільше деревини на Львівській залізниці навантажують на станціях Межиріччя та Берегомет Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень. Торік на цих станціях підготували до відправлення відповідно 3320 та 2689 вагонів із лісоматеріалами. А за підсумками першого кварталу 2014 року – 797 та 707 вагонів відповідно.

Начальник станції Межиріччя Іван Руснак розповів, що навантаження лісових матеріалів – зараз основна робота станції. І саме від ритмічної роботи станції залежить стабільна діяльність місцевого Сторожинецького лісгоспу.

– З одного боку для станції співпраця зі Сторожинецьким лісовим господарством – єдиний дохід. Однак і це підприємство не менш залежне від нас. Цей лісгосп має свою під'їзну колію та чотири навантажувачі. Але у них нема свого тепловоза, тож обслуговування колії та подачу вагонів під навантажувально-розвантажувальні роботи виконуємо ми, – наголосив Іван Руснак. – Ще одним важливим моментом є те, що ми транспортуємо тільки ліс-кругляк, а його вантаження на якісь альтернативні види транспорту практично неможливе.

Говорячи про підстави та причини збільшення навантажень лісової продукції, заступник начальника служби перевезень Леонід Недзвецкий серед інших відзначає збільшення кількості відповідних вагонів-лісовозів.

– У попередні роки ми регулярно отримували від лісових господарств, із якими співпрацюємо, скарги на неналежне забезпечення вагонами під навантаження. Тепер можна відзначити позитивний нюанс: на початку 2013 року Укрзалізниця виділила Львівській та Південно-Західній магістралям для перевезення деревини лісовози, перероблені з вагонів-платформ і критих вагонів. Вони мають трохи довшу базу, а відповідно – більший об'єм. Разом із тим зріс і показник статнавантаження лісопродукції. Якщо у 2012 році він становив 45,4 тонно-вагона,

НАШ ОДВІЧНИЙ ВАНТАЖ



то у 2013-му – 47,8 тонно-вагона, а в цьому році – 49,4 тонно-вагона. Щоправда, лісники спочатку були незадоволені ними, бо у зручності навантаження вони все ж “програють” вагонам фінського виробництва, якими ми оперували раніше. Тепер вони в розпорядженні Укрзалізниці. Нам же вистачає тих, що маємо – починаючи з минулого року всі потреби вантажовідправників у відправленні лісових вантажів задовольняються у повному обсязі, – розповів Леонід

Недзвецкий.

Україна – один із найбільших експортерів лісоматеріалів у Західну Європу. За інформацією служби перевезень, майже 65% (близько 25 тисяч вагонів) від загальної кількості навантажень деревини прямують у держави Західної Європи. Менше 30% – в Одеський порт і далі за місцем призначення. У Росію та Казахстан минулого року відправили лише 400 вагонів, що становить 1% від загальної кількості. Решту – 10-12 відсотків

– для внутрішніх потреб країни, приміром, для гірничодобувної промисловості на Придніпровську та Донецьку залізниці.

Утім варто відзначити, що досі йшлося тільки про залізничні перевезення, оскільки багато внутрішніх перевезень здійснюються і автотранспортом. Та й географія відправлення деревини зі станцій може бути різною. До прикладу, уже згадані станції Межиріччя та Берегомет вантажать лісоматеріали виключно на експорт, тоді як станція Сарни відправляє за кордон лише 35% від загального обсягу, а решта розходить по Україні.

– Звісно, ми вантажимо лісоматеріали і за кордон, але це лише частково. Переважно ліс-кругляк – в Угорщину. В основному наша продукція призначається споживачам в Україні. Зараз деревина реалізується на торгах, куди приїжджають покупці з усіх регіонів держави. Це здебільшого фанерні комбінати, мебелі фабрики тощо. І лише та продукція, яка не має попиту в нас, відправляється за кордон, – розповів головний інженер ДП “Сарненське лісове господарство” Олег Дибач.

Варто зауважити, що офіційна статистика площі та стану українських лісів непокоїть екологів. Тим більше, що трапляються факти тіньової вирубки та реалізації деревини. Іноді заручниками такої ситуації стають і перевізники. Цього року зафіксовано вже кілька випадків, коли громадські активісти намагалися перешкодити руху поїздів, протестуючи проти вивезення деревини за кордон.

Коментуючи ситуацію, Леонід Недзвецкий відмітив, що претензії до залізниці у цьому випадку є абсолютно безпідставними, оскільки регулювати законність використання лісового фонду повинні спеціальні контрольно-ревізійні органи. Тоді як залізниця є лише перевізником.

Варто взяти до уваги ще один важливий аспект: через низку обставин – промислові викиди, хвороби та інші шкідливі фактори – значні площі лісових насаджень справді потребують зачистки. До слова, практично вся продукція Сторожинецького лісгоспу, який обслуговує станція Межиріччя, не становить особливої цінності.

– Наші хвойні ліси дуже “хворіють” та сохнуть, а в Румунії є попит на сухе дерево, яке використовується як паливо для електростанцій. Крім того, підстав турбуватися за свої ліси нема, оскільки “голі” ділянки засаджують новими деревами, – зауважив начальник станції Межиріччя Іван Руснак.

За інформацією служби перевезень, вторинна деревосировина становить третину від усіх лісових вантажів, які перевозить залізниця.

Оксана ЛОЇК
Фото автора

НОВИНИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

Додаткові поїзди на травневі свята

Для забезпечення підвищеного попиту на пасажирські перевезення залізничним транспортом під час травневих свят Укрзалізниця призначила 11 додаткових поїздів та додаткові рейси двох графікових потягів. Серед них територією Львівської залізниці курсуватимуть: поїзд №5190/505Л сполученням Київ–Ужгород, що вирушить із Києва та Львова 1 травня; №192Л/191Л Львів–Київ (відправлятиметься зі Львова та Києва 1, 4 та 11 травня); №207К/207Л Київ–Ужгород (із Києва 30 квітня та 1, 2, 3, 8, 9, 10 травня, з Ужгорода – 1, 2, 3, 4, 9, 10 та 11 травня); №537К/537Л Київ–Ужгород (із Києва 30 квітня та 3, 10 травня, з Ужгорода – 1, 4 та 11 травня); №217К/217О Київ–Івано-Франківськ (із Києва 30 квітня та 1, 2, 3, 8, 9, 10 травня, з Івано-Франківська – 1, 2, 3, 4, 9, 10 та 11 травня); №269К/269Л Київ–Івано-Франківськ (із Києва 30 квітня та 3 і 10 травня, з Івано-Франківська – 1, 4 та 11 травня); №225О/225Л Харків–Ужгород

(із Харкова 30 квітня та 1, 2, 8, 9 травня, з Ужгорода – 2, 3, 4, 10 та 11 травня); №588/536 Запоріжжя–Львів (із Запоріжжя 30 квітня та 3, 10 травня, зі Львова 1, 4 та 11 травня); №529О/513К Київ–Івано-Франківськ (із Києва 30 квітня, з Івано-Франківська 1 травня).

Збільшено кількість рейсів графікового поїзда №397/398 Черкаси–Львів, що відправлятиметься у додатковий рейс із Черкас 29 квітня, зі Львова – 30 квітня).

Укрзалізниця переходить у державний банк

Для більш ефективного використання фінансових ресурсів, із метою підвищення рівня їх захищеності й стабільності здійснення операцій Укрзалізниця переходить на комплексне обслуговування у державний банк – “Ощадбанк”.

На повне обслуговування у державному банку перейдуть усі структурні підрозділи Укрзалізниці та підпорядковані підприємства. Здійснення фінансових операцій в одній банківській установі сприятиме консолідації коштів, більш раціональному ко-

ристуванню фінансовими інструментами, підвищенню рівня контролю за грошовими потоками на рахунках.

Із метою узгодження всіх питань щодо поступового переходу на банківське обслуговування створена робоча група фахівців Укрзалізниці, “Ощадбанку” та “Експресбанку”. Паралельно Укрзалізниця працює у напрямку попередження незручностей для залізничників та членів їхніх родин при переході на обслуговування в “Ощадбанк”.

Залізничне сполучення з Кримом буде збережене

Щощодавно уповноважені представники залізничних адміністрацій України, Росії, Молдови та Білорусі на спільній нараді у Мінську опрацювали пропозиції щодо обсягів руху пасажирських поїздів у сполученні зі станціями АР Крим.

Зокрема для поїздів формування Укрзалізниці планується прокласти 13 ниток графіка для курсування 17 пар пасажирських поїздів. Для ВАТ “РЖД” планується прокласти 11 ниток графіка, для поїздів формуванням Кримської дирекції залізнич-

них перевезень та для Білоруської залізниці – по 4 нитки. При цьому фахівці Укрзалізниці наголошують, що найпопулярніші поїзди, які курсують між материковою частиною України та АР Крим, у графіку руху на 2014-2015 роки будуть збережені.

Наразі Укрзалізниця з причетними міністерствами та відомствами погоджує обсяги руху поїздів у сполученні зі станціями Криму та вже до 1 травня 2014 року планує внести відповідні корегування до графіка руху на 2014-2015 роки, щоб відновити попередній продаж квитків. Таке корегування графіка руху викликано значним зменшенням пасажиропотоку до АР Крим та введенням додаткових зупинок для огляду поїздів. Зокрема прикордонною службою України передбачені перевірки поїздів на станціях Мелітополь, Херсон, Новоолексіївка. А на станції Джанкої проводиться несанкціонований контроль пасажирських поїздів так званою “самообороною Криму”, що призводить до збільшення часу перебування поїздів у дорозі та зменшення часу в пунктах обороту.

За матеріалами прес-центру Укрзалізниці