



Видається з 15 лютого 1910 року №37 (8094) 19 вересня 2014 року [www.railway.lviv.ua](http://www.railway.lviv.ua)  
[lz@railway.lviv.ua](mailto:lz@railway.lviv.ua)

Сьогодні  
у номер

№1. Вісник профспілки

№6. Спецрепортаж

МОВОЮ ЦИФР

## Кризові тенденції

За інформацією служби перевезень, за вісім місяців 2014 року Львівська залізниця навантажила 231305 вагонів і 13,815501 млн тонн вантажу. Це на 7536 вагонів і 528,839 тис. тонн менше, ніж за аналогічний період минулого року.

Зокрема зменшилися об'єми навантаження будівельних вантажів – на 7680 вагонів (543,958 тис. тонн), лісових вантажів – на 924 вагони (9,314 тис. тонн), хімічних добрив – на 1696 вагонів (109,703 тис. тонн), цукру – на 1401 вагон (94,292 тис. тонн), нафтопродуктів – на 710 вагонів (39,166 тис. тонн), металевих виробів – на 250 вагонів (5,471 тис. тонн), торфу – на 229 вагонів (12,622 тис. тонн), машин і обладнання – на 108 вагонів (942 тонни), промислової сировини – на 86 вагонів (7381 тонна), контейнерних вантажів – на 214 вагонів (6,046 тис. тонн), імпорتنних вантажів – на 1970 вагонів (78,432 тис. тонн). У відсотковому співвідношенні відповідно до факту навантаження у 2013 році нижчі показники зафіксовано у перевезенні чорних металів (62%), металоконструкцій (35,3%), борошна (25,6%) тощо.

За інформацією прес-центру залізниці, упродовж сезону літніх пасажирських перевезень 2014 року послугами Львівської магістралі у далекому сполученні скористалося 2,172 млн пасажирів, що майже на 197 тис. (8,3%) менше, ніж за аналогічний період минулого року.

За інформацією пасажирської служби магістралі, традиційно найбільша заселеність упродовж літнього періоду спостерігалася у потягах, що курсували до морського узбережжя: середня заселеність потягів до Одеси впродовж літа становила 93%, до Херсона – 78%. Популярним серед пасажирів став цьогогоріч новопризначений поїзд із Чернівців до невеликого курортного міста Генічеськ, що на Херсонщині, – середня заселеність поїзда влітку становила 80%.

Загалом же за 8 місяців цього року Львівська залізниця перевезла у далекому сполученні 4 млн 696 тис. пасажирів. Торік за цей період послугами магістралі скористалися 5 млн 714,7 тис. пасажирів.

ПРИЗНАЧЕННЯ

**НАКАЗОМ НАЧАЛЬНИКА  
ДТТО “ЛЬВІВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ” ПРИЗНАЧЕНИЙ:  
ВІЙТІВ Роман Богданович – начальником фінансово-економічного відділу ВП “Служба воєнізованої охорони”**

## ААÑÊÈÄÑÛËËÈÈÈ ÒÓÍ ÁËÛ: ÐÓÕÀ<sup>a</sup> Í Î Ñ Ñ ÇÀ Í ÈÀÍ Î Î



ПРО ГОЛОВНЕ

**Д**нями фахівці, які працюють над спорудженням нового Бескидського тунелю, досягли позначки у 500 метрів. Оскільки загальна довжина тунелю становитиме майже 2 кілометри, то можна сказати, що чверть цієї дистанції вже подолано. Непересічна подія збіглася у часі з інспекційною поїздкою на місце робіт делегації відповідальних за будівництво та контролюючих його перебіг посадових осіб на чолі з начальником Львівської залізниці Богданом Піхом. Висновки з побаченого однозначні – роботи проводяться раціонально, грамотно, за контрактним планом.

Закінчення на 2 стор.



НОВА ТЕХНІКА

## Àèí ðî áóââí í ÿ ãî ðàí è

Íà Èüâáñüè³é çàè³çíèø³ ïðîèøîâ  
“Íàèàðèø” ïíàèè àèçàèü-ííçà àèðíáíèøââ  
ÍÀ Ò “Èðè³áñüèèè àââí ïíàóâáíèèè çàâíä”



**С**ьогодні залізничникам нечасто доводиться випробовувати нову техніку та ще й українського виробництва. Саме тому “польові” випробування приміського дизель-поїзда ДПКр-2-001 Крюківського вагонубудівного заводу викликали неабиякий інтерес. Упродовж кількох днів на найскладніших ділянках магістралі

вітчизняний “дизель” пройшов тягово-енергетичні випробування, під час яких фахівці перевірили можливості руху на ділянках із максимальними швидкостями, у тунелях, на гірських підйомах і спусках, у кривих малого радіуса.

На Львівській залізниці дизель-поїзд випробовували на ділянках Львів–Чернівці,

Львів–Тернопіль–Заліщики–Лужани–Коломия, Львів–Бескид–Воловець. До цього його випробували також на території Придніпровської залізниці на ділянці Новомосковськ–Дніпровський–Балівка.

У випробуваннях дизель-поїзда взяли участь фахівці заводу-виробника, представники залізниці та науковці. Після завершення випробувань оцінку рухомому складу дав і начальник Львівської залізниці Богдан Піх, який відзначив переваги та наголосив конструкторам на певних недоліках, що відчутні саме під час роботи дизель-поїзда на складних гірських ділянках.

– Цей поїзд призначений для приміського сполучення, тож хотілося б, аби виробники передбачили у ньому і місця для перевезення велосипедів та лиж, запропонували можливість формування поїзда різнокласовими вагонами, додали потужності дизелю

для роботи у горах, – зазначив Богдан Піх. Водночас начальник Львівської магістралі наголосив, що уже дав завдання підготувати список фахівців, які пройдуть спеціальні навчання та тренування для подальшої роботи на цьому поїзді.

Загалом високо оцінив нову техніку і начальник служби приміських пасажирських перевезень магістралі Ігор Войціховський.

– Це техніка вже абсолютного нового рівня комфорту як для пасажирів, так і для залізничників. У дизелі передбачені всі умови для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями. Це і спеціальні підйомники, і облаштовані туалети, аби людина могла себе комфортно почувати під час подорожі, – розповів Ігор Войціховський. – Щодо технічних характеристик, то після випробування “дизеля” у гірській місцевості ми зауважили, що подекуди йому не вистаєє потужності, однак на прямих ділянках поїзд зарекомендував себе дуже добре. Для нас особливо важливо, що цей рухомий склад працює за системою багатьох одиниць, а отже, на малодіяльних ділянках залізниці ми зможемо забезпечувати високу заселеність рухомого складу, відповідно зменшувати збитковість приміських перевезень.

Закінчення на 6 стор.