

Генеральний директор Укрзалізниці Борис Остапюк проінспектував будівництво Бескидського тунелю

Нарощуємо темп проходки і співпраці

(Закінчення. Початок на стор. 1).

Після підривання породи за допомогою потужної витяжки тунель очищають від пилу, вивозять породу і встановлюють металеві арки та сіті, на які напильють бетон товщиною 20 см. Загальна товщина стінок тунелю після будівництва становитиме 0,7 м.

Такий підхід до роботи та організація праці сподобалися керівнику галузі, тож зі свого боку він запевнив забудовника у своєчасному фінансуванні робіт. Тим паче, що нещодавно Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) виділив Україні позику в розмірі 55 млн євро, яких цілком достатньо для завершення будівництва залізничного тунелю. Водночас Борис Остапюк наголосив на більш тісній співпраці залізничників із забудовником, зокрема запропонував розглянути можливість придбання щебеню із кар'єрів Львівської магістралі.

— Для потреб будівництва Бескидського тунелю загалом необхідно 270 тис. т щебеню, — сказав Б.Остапюк. — Таку кількість цілком спроможні забезпечити залізничні кар'єри Клесівської групи. Тим паче, що продукція цих кар'єроуправлінь має досить високу якість та її експортують до сусідніх країн. Цю пропозицію забудовник обіцяв розглянути, якщо щебінь відповідатиме всім вимогам, основними з яких є його міцність та чистота.

Втім, якщо міцність щебеневої продукції та необхідну фракцію ці кар'єри спроможні забезпечити, то з його чистотою наразі є проблеми. На станціях Томашгород і Клесів, які навантажують щебінь, немає мийних комплексів, а в будівництві тунелю використовують лише митий щебінь. Проте Генеральний запевнив, що в разі потреби таке обладнання залізничники готові придбати. Адже у короткоперспективних планах з метою збільшення реалізації щебеневої продукції, в тому числі й за кордон, плануються встановлення сучасного обладнання на станції Клесів.

Під час робочої поїздки на межу Львівської та Закарпатської областей Борис Остапюк наголосив на необхідності обстеження діючих тунелів із залученням австрійських



фахівців, адже термін експлуатації більшості штучних споруд давно перевищив сторіччя. Також він сказав, що невдовзі в Укрзалізниці буде створено спеціальну дирекцію, яка опікуватиметься штучними спорудами.

Нагадаємо, що будівництво двоколійного Бескидського тунелю розпочато у жовтні 2013 р. Після побудови його пропускна спроможність збільшиться з 47 до 99 пар поїздів на добу, а швидкість їх проходження по ньому зросте з 40 до 60–70 км/год. Новий тунель пройде на відстані 30 м зліва від діючого. Штучна споруда проляже на 182-метровій глибині від поверхні Бескидського хребта та в межах 781–807 м над рівнем моря. Його обладнають сучасними приладами робочого та аварійного освітлення, вентиляцією, відеонаглядом, контрольними датчиками визначення рівня шкідливих газів, а також постійного моніторингу внутрішнього стану тунелю, засобами сигналізації та зв'язку, пожежної безпеки і системою антикорозійного захисту. Проектом передбачено

Генеральний директор Укрзалізниці Борис ОСТАПЮК: «Для потреб будівництва Бескидського тунелю загалом необхідно 270 тис. т щебеню. Таку кількість цілком спроможні забезпечити залізничні кар'єри Клесівської групи. Тим паче, що продукція цих кар'єроуправлінь має досить високу якість та її експортують до сусідніх країн. Цю пропозицію забудовник обіцяв розглянути, якщо щебінь відповідатиме всім вимогам, основними з яких є його міцність та чистота».



спорудження 49 ніш і 12 камер, розташованих відповідно через 60 м та 300 м у шаховому порядку з кожного боку по всій довжині тунелю. Для проходку обслуговуючого персоналу та можливої евакуації людей між старим та новим тунелями передбачено спорудження трьох евакуаційних переходів, які будуть розташовані на відстані 500 м

один від одного, а в діаметрі становитимуть не менше 5 м. Спорудження тунелю ліквідує єдину одноколійну дільницю на всьому шляху Пан'європейського транспортного коридору № 5.

Дмитро ПЕЛИХ, «Магістраль».
 Фото Михайла САДОВОГО

На період літніх перевезень студенти поповнять колективи підрозділів залізниць

Після сесії — в депо, дистанцію, дільницю

(Закінчення. Початок на стор. 1).

Літо, на старт!

Левову частку роботи з організаційних питань щодо формування студентських навчально-виробничих загонів, які за звичкою називають будзагонами, виконує профком академії, де впродовж усього літа діє оперативний штаб. Безумовно, не менш копіткими є будні центру навчально-практичної підготовки УкрДАЗТу, який очолює Олексій Костенніков. Детальніше про цікаві напрацювання центру ми розповімо трохи згодом, а зараз пропонуємо читачам ознайомитися з особливостями роботи літнього будзагону «Академія-2014».

— Враховуючи кадрові потреби залізниць, що обговорюються задовго до початку літа, цього року структуру будзагонів ми дещо змінили, — говорить голова профспілки студентів УкрДАЗТу Владислав Панченко. — Скажімо, значно підвищився попит на такі спеціальності, як помічник машиніста електровоза і тепловоза, оглядач вагонів, монтер колії. Однак зменшилася кількість провідників пасажирських вагонів. Наприклад, якщо кілька років тому загальна чисельність будзагонів провідників становила 500 чол., то нині — набагато менше. Це зумовлено непростю ситуацією в країні, що позначилося і на пасажирських перевезеннях. Проте приємно констатувати той факт, що серед основних виробничих майданчиків, де набуватимуть досвіду наші студенти, як і завжди є вагонні дільниці Одеси, Миколаєва, Харкова. Збільшилася кількість слюсарів з ремонту рухомого складу, з яких сформовано будзагони — вони працюватимуть у РПЧ-Одеса, ТЧ Харків-Сортувальний. Крім того, затребувані й монтери колії. Перелік фахової направленості будзагонів формується на основі моніторингу побажань і пропозицій, що надходять від підприємств Укрзалізниці.

За словами Владислава Панченка, потрапити до будзагону не просто, оскільки профком і центр навчально-практичної підготовки, спільно з деканатами факультетів, ретельно відбирають кандидатів — врахо-



Лілія КУРЦЕВА, Олена БОРОДЕНКО і Оксана ГУТКО та Ілля ГЕРГЕЛЬ, Сергій ІВАХНЕНКО і Ілля ПОНОМАРЕНКО

Головна мета створеного в 2007 р. у складі УкрДАЗТу центру навчально-практичної підготовки — дати можливість кожному студенту академії отримати робочу професію за фахом його інженерної підготовки, яка знадобиться не лише для роботи у складі будзагонів, а й потім, після закінчення академії.

вують успішність, дисципліну, особистісні характеристики. Зазвичай кількість бажаних перевищує наявні вакансії: напружена конкуренція серед студентів починається ще взимку, коли в фойє академії вивішують оголошення щодо набору до складу будзагонів. Приміром, цього року з-понад 500 бажаних відсіялося близько 150 претендентів, тобто тут дбають, передусім, про якість, а вже потім про кількість.

Не тільки в грошах щастя

— Звісно, гроші для студента це завжди актуальне питання, але в будзагонах головне не заробіток, а можливість адаптації

на виробництві, про яке ми знаємо лише з підручників та розповідей знайомих, — говорить студент IV курсу Сергій Івахненко. — Тож після такої практики повертаєшся до занять з непохитним переконанням, що знання — це сила. Упродовж кількох місяців праці в локомотивному депо переконуєшся в тому, що суворі вимоги викладачів є цілком справедливими і з часом зникає бажання байдикувати на лекціях. Що придбаю на зароблені гроші? Остаточо ще не визначився. Напевно, це буде айпод.

Олена Бороденко навчається на факультеті управління процесом перевезень, а влітку працюватиме провідником пасажирських вагонів. Вона переконана, що така робота значно доповнює набуті теоретичні знання.

— Крім того, постійне спілкування з пасажирями — це цінна психологічна практика для майбутнього інженера, — зазначила Олена.

Академічна кузня робітничих професій

— Головна мета створеного в 2007 р. у складі УкрДАЗТу центру навчально-практичної підготовки — дати можливість кожному студенту академії отримати робочу професію за фахом його інженерної підготовки, яка знадобиться не лише для роботи у складі будзагонів, а й потім, після закінчення академії, — розповідає керівник центру Олексій Костенніков. — За бажанням вони можуть отримати й іншу робочу професію. Навчання в ЦПП проходять за принципом курсової підготовки — два-три дні на тиждень після основних занять. На сьогоднішній академія має ліцензії МОН України на курсове навчання та підвищення кваліфікації з 15 робочих професій. Після закінчення теоретичного навчання студенти з кожної дисципліни складають іспити. Отримання фаху з робочої спеціальності підтверджується свідоцтвом державного зразка і додатком до нього.

Стосовно якості виконуваної роботи та місцях свідчать численні подяки, грамоти та цінні подарунки від керівництва залізниць країни. Традиційно їх вручають на початку навчального року в актовій залі УкрДАЗТу.

— Зі свого боку ректорат академії дуже вдячний керівництву залізниць, оскільки студенти мають унікальну нагоду набути практичного досвіду, отримати матеріальну підтримку, зрештою загартуватися морально, — зазначив насамкінець О. Костенніков. — І така співпраця зобов'язує нас до вдосконалення, поглиблення навчального процесу.

Валентин БЕРДУТА,
 «Магістраль».
 Фото автора

Відпочинок у Карпатах

«Артек» змінив прописку

Відтепер славнозвісний табір «Артек» прийматиме дітей на оздоровлення у Карпатах.

Вихователі та педагоги, які змушені були залишити кримський «Артек», перенесли свій досвід до нового дитячого оздоровчого центру і готові приймати «артеківські зміни» на території карпатського курорту Буковель.

Як повідомила міністр соціальної політики Людмила Денисова, у зв'язку з ситуацією в Криму Україна втратила 118 дитячих таборів, зокрема й міжнародний дитячий центр «Артек», який щороку оздоровлював 34 тис. дітей. Відтак було ухвалено рішення розвинути свій материковий «Артек» у Карпатах. Для цього якнайкраще підходить база туристичного комплексу «Буковель».

Як запевнив його директор, міжнародний дитячий центр «Артек-Карпати» має всі відповідні умови і досвід попередніх років щодо організації дитячих таборів. Адже традиції дитячого відпочинку тут започаткували ще в червні 1925 р. Тут замість моря діти купатимуться в гірському озері, а в осінньозимовий період — у басейні. Водночас організатори обіцяють влаштовувати змістовне і цікаве дозвілля, наприклад велосипедні тури, походи в гори тощо.

Загалом у Буковелі організують три табори, які відповідають місцю їх розташування: «Озерний» — біля мальовничого гірського озера, площа якого понад 6 га; «Лісовий» оточений вічнозеленими смереками: він — на підніжжі гори Буковель — в центрі курорту та всієї спортивно-розважальної інфраструктури; «Гірський» — на схилі гори на висоті 1 тис. 100 м над рівнем моря — найвищий серед готелів курорту.

Свої двері дитяча оздоровниця відкриє для артеківців з 15 червня. Планується, що вже у перший рік своєї роботи «Артек-Карпати» зможе прийняти до 1 тис. 500 дітей за одну зміну і понад 10 тис. — за все літо.

Матвій САРНІВСЬКИЙ,
 для «Магістралі»

За вагомих результат

Відзнака молодих учених

Напередодні професійного свята науковців України (18 травня) на Дніпропетровщині за традицією нагороджували молодих учених, які досягли вагомого результату в дослідницькій, прикладній, проектній, педагогічній та новаторській сферах.

Грамоти Департаменту освіти і науки обласної державної адміністрації отримали майже 30 провідних співробітників вишів регіону, серед яких був і представник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту Максим СОРОКА.



На факультеті промислово-цивільного будівництва цього вишу Максим Леондович свого часу отримав диплом магістра з відзнакою. Потім працював у науководослідницькій лабораторії «Охорона навколишнього середовища на залізничному транспорті», паралельно закінчив аспірантуру, а нині накопичує матеріал для кандидатської дисертації. До речі, сьогодні особистий професійний багаж старшого наукового співробітника містить понад 10 наукових статей і шість патентів. Результати виконуваних ним досліджень неодноразово оприлюднювалися на конференціях і семінарах з хімії та охорони навколишнього середовища як національного, так і міжнародного рівнів. До речі, кілька його науково-технічних розробок впроваджено у виробництво.

У 2013 р. Максим Сорока став переможцем обласного конкурсу «Молоді вчені — Дніпропетровщині!» і отримав можливість реалізувати власний проект експериментальної позакласної школи стійкого розвитку в Томаківському районі Дніпропетровщини, який популяризує серед молоді кімію та розв'язання проблем навколишнього середовища.

Юрій ШВАЙКО, «Магістраль».
 Фото автора